2.

Der

Handel Hamburgs,

durch

dessen Anschluß

an

den deutschen Zollverein

gefördert.

Nebst einigen allgemeinen Bemerkungen

vom Verfasser der Schrift:

"Für die Ausbreitung des deutschen Zollvereins bis zur Seegrenze und die Einführung von Navigationsgesetzen."

(Hamburg, 1838, bei Perthes-Besser & Mauke.)

Hamburg,
bei Perthes-Besser & Mauke.
1841.

Langhoffsche Buchdruckerei.

Inhalt.

Seite

Einleitung 1

Der Handel Hamburgs, durch dessen Anschluß an den deutschen Zollverein gefördert 13

Allgemeine Bemerkungen

in Bezug auf den Anschluß Hamburgs 46

in Bezug auf die Annahme des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen abseiten des deutschen Zollvereins, nach erfolgtem Anschlusse des gesammten Norddeutschlands 52

in Bezug auf die Vereinigung des deutschen Zollvereins mit dem gesammten Norddeutschland, eventuell mit Holland und Belgien, zur Befolgung einer gemeinsamen Handelspolitik 61

Schluß 76

Einleitung.

Mehr und mehr Anerkennung findet die Bedeutung des deutschen Zollvereins, sowohl in Handels- als allgemein-politischer Beziehung.

Als Beweis dafür spricht die Beschickung des Zollvereins-Congresses in Berlin in 1839 abseiten Englands, Frankreichs und der vereinigten Staaten Nordamerika's. Es spricht dafür die zur Bewerbung offene*) Preisaufgabe der "Académie des sciences morales et politiques": "Quelle est déjà l'influence produite et quelle sera l'influence future de l'association commerciale allemande?" Endlich spricht dafür die Aeußerung des Herrn John Bowring, des Mannes, welchen die englische Regierung aussonderte, um die Interessen Englands bei dem gedachten Congresse zu überwachen. Derselbe erwähnt in seinem Berichte über den Verein an Lord Viscount Palmerston S. 10:**)

"Es würde mir schlecht anstehen, in diesem Berichte zu "untersuchen, welche die wahrscheinlichen politischen Folgen der "Errichtung des Zollvereins seyn werden, obgleich ich dies auch "nicht mit völligem Stillschweigen übergehen kann. Die Be- "gründer des Vereins haben diese Folgen sicher nicht aus den "Augen verloren. Die innige Verbindung zwischen commerziellen "und politischen Interessen liegt vor Augen, und den Vertheidigern

---

*) October 1840.

**) Ich citire aus der Uebersetzung jenes Berichtes von Dr. F. G. Buek. Berlin, 1840. Verlag von Wilhelm Besser.

"des Vereins konnte die Bemerkung nicht entgehen, daß keine "politische Allianz so stark seyn würde, als diejenige, welche auf "gemeinsamen Geld- und Gesellschafts-Interessen gegründet ist. "Der Mißlaut verschiedenartig gestalteter Einrichtungen, die "noch ihren Einfluß übenden Eifersüchteleien, der Conflict persön- "licher und privilegirter Interessen mit dem öffentlichen Wohl "haben in gewissem Grade die Verschmelzung verhindert, welche "sonst stattgefunden haben würde, so daß nicht immer die Staats- "Politik mit der Handels-Politik übereinstimmte; allein es kann "nicht in Abrede gestellt werden, daß unter einer weisen Leitung "der Mechanismus des Zollvereins ein sehr mächtiger politischer "Hebel werden kann, der mit großer Wirkung auf das "künftige Geschick Europas und der ganzen Welt in "Bewegung kommen wird!"

Für keinen Punkt Deutschlands dürfte der Zollverein eine größere Bedeutung haben, als für Hamburg, den hauptsächlichsten Vermittler in dessen Handelsbeziehungen zum Auslande.

Die Ansicht, daß, unter gewissen Bedingungen, der Anschluß Hamburgs an den Verein, sowohl für das materielle Wohl Deutschlands, als für dasjenige Hamburgs wünschenswerth sein dürfte, hat in den letzten Jahren gleich der entgegengesetzten ihre Vertreter gefunden.

Dem Anschlusse abgeneigt, halten die Gegner desselben jedoch eine innige vertragsmäßige Verbindung Hamburgs mit dem Zollvereine wünschenswerth, ja es giebt deren, welchen es nicht zweifelhaft erscheint, daß die im Jahre 1839 abgeschlossenen Handels-Tractate des Zollvereins mit den Niederlanden und mit Hamburg, schon wegen ihrer kurzen Dauer bis zum Ende des Jahres 1841, nur einen interimistischen Zustand bezwecken, daß sie nur als eine Vorbereitung zu einem engeren Verhältnisse des Inlandes mit seiner Seeküste, als eine Einleitung zu einem festen Systeme der deutschen Handelsbeziehungen zum Auslande anzusehen sind.

Wie dem auch sei, die Nothwendigkeit der Annahme eines solchen Systems dürfte sich über kurz oder lang herausstellen.

Von Freunden des Anschlusses Hamburgs an den Verein ist derselbe unter der Bedingung als wünschenswerth dargestellt worden, daß dem Anschlusse Hamburgs derjenige des gesammten Norddeutschlands, so wie die Annahme des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen abseiten des so vergrößerten Vereins, vorhergehe, oder mit ihm zusammentreffe.

Das Ersprießliche, sowohl des Anschlusses im Allgemeinen, als auch der demselben zur Bedingung gestellten Annahme des erwähnten Systems, ist von Gegnern in Zweifel gezogen worden. Diesen, so weit sie auf den Handel Hamburgs Bezug haben, zu begegnen, ist die nächste Aufgabe gegenwärtiger Veröffentlichung, deren Rechtfertigung in der Wichtigkeit zu finden sein dürfte, welche die Frage der Beschaffenheit des für die Handelsbeziehungen Deutschlands einzuführenden Systems für Hamburg unverkennbar hat.

Der Empfehlung des auf erwähnte Weise bedingten Anschlusses dieser Stadt liegen folgende Behauptungen zum Grunde, als:

Das materielle Wohl Deutschlands leidet in Ermanglung eines Schutzes für seine Industrie *) gegen die Angriffe des Auslandes.

Dieser Schutz ist nicht zu erreichen, so lange Deutschland in seinen Handelsbeziehungen dem Auslande nicht als eine Einheit **) entgegentritt.

Der Anschluß des gesammten Norddeutschlands an den deutschen Zollverein ist ein Mittel zur Herstellung dieser Einheit.

---

*) Das Wort Industrie hier, so wie durchgehends in gegenwärtiger Schrift im ausgedehntesten Sinne desselben, als Inbegriff von Schifffahrt, Handel, Fischerei, Ackerbau, Viehzucht, Forstwirthschaft, Bergbau, Fabriken u. s. w.

**) Wegen der überwiegenden nicht deutschen Interessen Oesterreichs hat sich die Ansicht gebildet, daß dasselbe nicht geneigt

Diesen Behauptungen schließt sich die Ansicht an, daß nach erfolgter Einheit jener Schutz, so weit namentlich Schifffahrt, Handel und Fischerei, so wie deren Dependencien bei demselben betheiligt sind, durch Annahme des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen, auf naturgemäßestem und dem Gesammtinteresse entsprechendstem Wege auszuüben sein dürfte. *)

Jene Behauptungen, deren Richtigkeit in einer frühern Schrift **) nachzuweisen versucht ward, haben von den Gegnern des Anschlusses so wenig Beipflichtung als entschiedenen Widerspruch erfahren. Da indessen ohne eine Verständigung über diese, diejenige über das Ersprießliche der auf Grund derselben empfohlenen Maaßregeln nicht herbeizuführen sein dürfte, so wird die Widerlegung der in Bezug auf letztere Frage angeregten Zweifel, so weit das Gesammtinteresse Deutschlands dabei zu

---

sein dürfte, einer etwanigen Vereinigung der übrigen Staaten des deutschen Bundes zur Feststellung ihrer Handelsbeziehungen zum Auslande schon jetzt beizutreten, wie sehr erwünscht solches auch sein mag. Erforderlich zur Erreichung des Zweckes ist der Beitritt nicht, da das übrige Deutschland ein compactes Ganzes bildet, worauf es ankommt. Aus diesem Grunde und um die Beurtheilung der vorliegenden Verhältnisse nicht unnöthiger Weise zu erschweren, werden, wenn in gegenwärtiger Schrift von Deutschland oder von Verhältnissen in Bezug auf dasselbe die Rede ist, darunter die gesammten deutschen Bundesstaaten, ausschließlich der österreichischen Staaten, verstanden.

*) Mag der Zollverein in seiner bisherigen Ausdehnung den Fabriken innerhalb seiner Grenzen gegen die Angriffe des Auslandes Schutz gewährt haben, so konnte dies doch immer nur ein unvollkommener, sowohl der Uebereinstimmung mit der Gesammtheit deutscher Handelsinteressen entbehrender, als in der Sorge für den Absatz der Fabrikate im Auslande nicht so vermögender Schutz sein, als ein im Namen der Gesammtheit Deutschlands, einschließlich sämmtlicher Küstenstaaten, auszuübender.

**) Für die Ausbreitung rc. S. 3.

berücksichtigen ist, bis nach erfolgter Verständigung über die fraglichen Behauptungen hinausgeschoben und hier, wie erwähnt, nur die Begegnung derjenigen Zweifel beabsichtigt, welche sich auf den Handel Hamburgs beziehen. Die Aufforderung zu Letzterm liegt in dem Umstande, daß von den Bedenken, welche bei dem Anschlusse Hamburgs in Bezug auf die Interessen dieser Stadt erhoben sind, dasjenige in Betreff des Handels durch die so weit stattgefundene Discussion seiner Erledigung am wenigsten nahe gebracht ward, so wie daß, sollte die Beseitigung desselben gelingen, der Widerlegung der Zweifel in Bezug auf das Ersprießliche der in Rede stehenden Maaßregeln für das Gesammtinteresse Deutschlands wesentlich vorgearbeitet sein würde.

Der Consequenz und Billigkeit des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen haben Gegner des Anschlusses vollkommene Anerkennung widerfahren lassen, dagegen aber eingeworfen, daß sich in vorliegendem Falle hinsichtlich der consequenten Ausführung und des davon zu erwartenden allgemeinen Nutzens mehrfache Bedenken erheben.

Daß solches der Fall ist, entging den Vertretern des Anschlusses nicht. Die Bedenken afficiren in großem Maaße die Verhältnisse Hamburgs und wenn Jene dessenungeachtet den Anschluß in Begleitung des fraglichen Systems als den materiellen Interessen dieser Stadt förderlich zu schildern im Stande zu sein glaubten, so stützten sie sich dabei auf die Annahme, daß die Vortheile des so bedingten Anschlusses die Nachtheile überwiegen. *) Auch stellen die Gegner die dem mehrerwähnten Systeme für Hamburg zu entnehmenden Vortheile nicht in Abrede, erkennen selbst ihre Größe an, entziehen ihnen aber bei Abwägung derselben gegen die Nachtheile ihre Geltung, in der Annahme, daß die Vortheile (welche übrigens Hamburg

---

*) Für die Ausbreitung 2c. S. 41 u. 42.

mit allen Seestädten des Vereins gemeinsam treffen) nur auf Kosten des Inlandes zu erkaufen sind, und daß deßhalb die Einräumung derselben abseiten des Vereins nicht zu erwarten steht. Daß die Freunde des Anschlusses jene Ansicht, als ob die fraglichen Vortheile nur auf Kosten des Inlandes zu erkaufen sind, nicht theilen, geht aus dem hervor, was oben in Bezug auf die Empfehlung des bewußten Systems gesagt ist. Die Richtigkeit oder Unrichtigkeit der entgegenstehenden Ansichten mag indessen auf sich beruhen; hier kommt es nur darauf an, die Eigenthümlichkeiten jenes Systems speciell in Bezug auf die Interessen Hamburgs zu erwägen, ohne Rücksicht darauf, ob der Verein die Vortheile desselben einzuräumen geneigt sein wird, oder nicht, — denn, weigert der Verein die Vortheile, so fällt damit das ganze System. Die Frage ist, angenommen der Verein beschlösse, nachdem das ganze Norddeutschland demselben beigetreten, die Annahme des fraglichen Systems, wie würde solches die Interessen Hamburgs afficiren? Die Beantwortung dieser Frage, frei von den Zweifeln darüber, ob der Verein jenes System annehmen wird oder nicht, ist in Nachstehendem versucht. *)

Daß im Falle des Anschlusses Hamburgs für seine Fabrikthätigkeit ein größeres Erblühen und zwar in denjenigen Zweigen,

---

*) Schon früher ist darauf aufmerksam gemacht worden, daß, wenn der Verein nicht geneigt ist, die Maaßregeln zu treffen, welche nach der Ansicht der Freunde des Anschlusses Hamburgs zur Förderung der materiellen Interessen Deutschlands erforderlich sind, nämlich: nach erfolgtem Anschlusse des gesammten Norddeutschlands die Annahme des mehrerwähnten Systems, im Interesse der Gesammtheit kein Grund vorhanden scheint, die Aufnahme Hamburgs in die Zolllinie des Vereins zu wünschen. Mit der Weigerung des fraglichen oder eines in den Wirkungen gleichkommenden Systems dürfte den an Hamburg gestellten Anforderungen zu jener Aufnahme jeglicher, auf das Gesammtinteresse Deutschlands bezüglicher Stützpunkt entzogen sein.

auf welche seine örtliche Lage es anweis't, als: Zucker, Taback ꝛc., zu hoffen ist; *) daß in dem gedachten Falle und demjenigen der Annahme des fraglichen Systems seiner Rhederei ein wesentlicher Aufschwung bevorsteht, liegt zu sehr auf der Hand, um einer fernern Vertretung zu bedürfen. Auch wird von Gegnern des Anschlusses nicht in Abrede gestellt, daß die Rhederei Deutschlands und somit auch diejenige Hamburgs in Ermanglung eines Schutzes gegen die gesetzlichen Bestimmungen des Auslandes der Blüthe entbehrt, deren sie fähig ist. Daß diese Ansicht von einer Zahl der Rheder Hamburgs getheilt wird, geht aus der im April 1840 von der Comite des Vereines hamburgischer Rheder an deutsche Rheder ergangenen Aufforderung: "daß dieselben "sich zur gemeinschaftlichen Berathung solcher Maaßregeln ver- "einigen mögen, von denen eine, auf gesetzlichem Wege zu er- "langende, günstigere Stellung der deutschen Flagge im Auslande "zu erwarten steht," hervor. Gesagt ist nun freilich, daß der der Schifffahrt Deutschlands fehlende Schutz auch ohne die Vereinigung der Küstenstaaten mit dem Zollvereine und zwar vermittelst einer Vereinigung jener Staaten unter sich zu dem speciellen Zwecke jenes Schutzes erlangt werden könne. Erwägt man indessen, daß die Ausübung des Letztern nicht wohl ohne eine gemeinsame Zollgesetzgebung für die vereinigten Staaten denkbar, ferner daß Preußen zugleich Küstenstaat und Mitglied des deutschen Zollvereins, eine verschiedenartige Gesetzgebung für dieses Land in den genannten beiden Eigenschaften aber nicht wohl als ausführbar zu denken ist, so dürfte man geneigt sein, die Haltbarkeit jener Behauptung in Zweifel zu ziehen. — Eine

*) Werden nach dem Anschlusse Hamburgs die erwähnten Fabriken sich seinen Grenzen wieder zuwenden und das Inland verlassen, so würde dies den Beweis liefern, daß ihr Bestehen in Letzterm unnatürlich war, ihre Rückkehr in die natürlichen Verhältnisse aber die Gesammtheit von den Nachtheilen der Unnatur befreien.

Vertretung der Schifffahrtsinteressen Norddeutschlands durch die Küstenstaaten, mit Ausschluß von Preußen, aber dürfte sich als völlig wirkungslos herausstellen, wie denn überhaupt die Wirksamkeit eines Schutzes der fraglichen Art von der Größe des Körpers abhängig ist, welcher denselben ausübt. — In der gedachten Aufforderung wird der Antheil, welchen die französische, englische und nordamerikanische Flaggen respective an dem Seehandel ihrer Länder haben, mit ⅔, ½ und ¾ bezeichnet, derjenige der deutschen Flaggen am deutschen Seehandel dagegen nur mit ¼.*) Welcher Vortheil speciell für Hamburg daraus erwachsen würde, wenn

---

*) Laut der Angabe in dem Buche: "Ueber Hamburgs Handel, von Dr. Adolph Soetbeer. Hamburg, bei Hoffmann & Campe, 1840," S. 138, war der Tonnengehalt der 1837 in Großbritannien angekommenen Schiffe 3,132,367, davon britische 2,250,173 oder $\frac{11}{16}$ des ganzen Quantums, dagegen S. 85 der Lastengehalt der in demselben Jahre in Hamburg und Altona angekommenen Schiffe 168,466, davon Hamburger 23,643, Dänen 12,643, Hannoveraner 7596, Preußen 4014, Bremer 3160, Oldenburger 1488, Lübecker 625, Mecklenburger 580, zusammen 53,749 oder deutsche Flaggen $\frac{5}{16}$ des Ganzen. Fügt man zu diesen 53,749 Lasten die Flaggen der übrigen germanischen Völker, als: Belgier 296, Holländer 10,771, Schweden und Norweger 7939, Oesterreicher 437, so erhält man ein Total von 73,192 oder $\frac{7}{16}$ des ganzen Quantums; also: britische Flagge eingehend in Großbritannien $\frac{11}{16}$, norddeutsche Flaggen eingehend in Hamburg und Altona $\frac{5}{16}$, germanische deßgleichen $\frac{7}{16}$, bei welcher Zusammenstellung zu berücksichtigen ist, daß der Küstenhandel Großbritanniens, laut Angabe in dem erwähnten Buche (S. 138), außer dem $\frac{11}{16}$ Antheile der britischen Flagge an den Ankünften in Großbritannien, in 1837 10,337,545 Tons, schreibe 10 Millionen Tons, unter britischer Flagge beschäftigte, während unter den respectiven $\frac{5}{16}$ und $\frac{7}{16}$ der deutschen und germanischen Flaggen der in Hamburg und Altona angekommenen Schiffe der gesammte Küstenhandel, respective Norddeutschlands, und Norddeutschlands, der Niederlande und Scandinaviens, mit diesen Häfen einbegriffen ist, in welcher Küstenfahrt britische Schiffe, in neuerer Zeit selbst britische Dampfschiffe, concurrirten.

die deutschen Flaggen in dieser Beziehung eine gleich vortheilhafte Stellung mit denjenigen der gedachten Länder einnähmen, bedarf der Nachweisung nicht. *) Ihn in Zahlen anschaulich

*) Gesagt ist, daß Deutschland in Ermanglung ausgebreiteter Küsten, genügender Seehäfen und Colonien, wie solche im Besitze Englands und Frankreichs sind, auf eine Ausbreitung seiner Rhederei gleich derjenigen dieser Länder und Nordamerika's nie Anspruch machen könne. Mag Deutschland nicht im Besitze dieser Eigenschaften sein, der Gesammtheit germanischer Völker entgehen sie nicht, und dennoch, wie verhält sich der Antheil, welchen diese an der Schifffahrt Deutschlands haben, gegen denjenigen, welchen England an Englands Schifffahrt hat, und dies Völker, welche unweit mehr im Besitz der Mittel zum Schiffbau sind, als England? Daß der Antheil, welchen die germanischen Flaggen an den Bewegungen der Schifffahrt in sämmtlichen Häfen germanischer Länder nehmen, nicht so gering ist, als derjenige, welchen die deutschen Flaggen an der Schifffahrt auf der Elbe haben, ist einverstandeu. Keinenfalls dürfte derselbe dem Antheile der britischen Flagge an den in Großbritannien eingehenden Schiffen gleich kommen. Es ist aber der Antheil, welchen die Flaggen der respectiven Länder an der Schifffahrt derselben haben, worauf es bei der vorliegenden Frage ankommt, nicht, ob die Rhederei dieser Länder überhaupt in gleichem Maaße mit derjenigen etwa begünstigterer Länder ausgebreitet werden könne. — Ob Colonien dem Mutterlande vortheilbringend sind oder nicht, mag dahin gestellt sein. Daß eine blühende Rhederei ohne dieselben bestehen kann, zeigt das Beispiel der vereinigten Staaten Nordamerika's. Auch lehrt die Geschichte, daß nicht der Besitz ausgebreiteter Küsten und genügender Seehäfen allein eine blühende Rhederei bedingt. Warum blieb sonst Englands Rhederei bis zum sechszehnten Jahrhundert so unbedeutend, warum ist Spaniens und Portugals Rhederei im Vergleich zur Vorzeit jetzt verhältnißmäßig so unbedeutend, warum hat diejenige der Staaten, welche den Boden der Hanse bildeten, nicht den frühern Rang? Meiner Ansicht nach, kommt zu der bedingenden geographischen Lage und Weltereignissen, wie etwa die Entdeckung Amerika's noch etwas hinzu, was Flotten schafft und sie wiederum schwinden läßt, und zwar ist dieses, wie es mir scheint, die zu- oder abnehmende moralische Kraft, Intelligenz und politische Macht einer Nation.

zu machen, möchte außer dem Bereiche der Möglichkeit liegen, da derselbe eine Masse von Verhältnissen durchdringen würde, die gar nicht zu schätzen sind.

Nächst dem Erblühen der Fabrikthätigkeit und der größern Aufnahme der Rhederei ist aber von den Freunden des Anschlusses ein größerer Aufschwung des Handels Hamburgs im Allgemeinen als Folge des Anschlusses in Begleitung des fraglichen Systems in Aussicht gestellt, dagegen von Gegnern in diesem Falle und zwar, indem sie den Vortheilen aus oben erwähntem Grunde ihre Geltung entziehen, eine Abnahme jenes Handels als wahrscheinlich geschildert worden. Die Nachtheile jener Maaßregeln für den Handel erkennen sie mit Recht in den Fesseln, welche die Einführung von Entrepots unter Controlle der Zollbehörde, die im Falle des Anschlusses für die Lagerung ausländischer Artikel als nothwendig erachtet werden, sei die Einrichtung derselben so günstig, wie sie wolle, dem Handel anlegen würden, so wie in einer schlechtern Versorgung des Marktes in Folge des Systems der Gegenseitigkeit in den Navigationsgesetzen.

Als einige der wesentlichsten Wirkungen des letztern würden nämlich, nach Maaßgabe der englischen Gesetze, alle außereuropäischen Producte, von England kommend, oder dieselben directe aus nicht britischen Productionsländern in britischen Schiffen zugeführt, zum Consumo innerhalb der Vereinsstaaten nicht zulässig sein. Dieselben Importen, nach Maaßgabe der französischen Gesetze, von Frankreich kommend, oder in französischen Schiffen aus den Productionsländern zugeführt, würden zum erwähnten Consumo nur zu höhern Zöllen als dieselben Importen, respective direct oder unter der Vereinsflagge, zulässig sein. Importen und Exporten in spanischen und portugiesischen Schiffen würden, nach Maaßgabe der Gesetze dieser Länder, ungünstiger als dergleichen in Vereinsschiffen zu stellen sein. Ferner nähme der Verein zum Consumo von

England keine Heringe, so wie den Thran nur mit einem dem Verbote gleich kommenden Zolle u. s. w.

Schon früher ist darauf aufmerksam gemacht worden, *) daß bei der seitherigen Suprematie Englands über den Handel Deutschlands, die unvorbereitete Einführung des fraglichen Systems Alles ins Stocken bringen würde. Als selbst verstanden muß solches das Werk der Zeit und allmäligen Vorbereitens sein, in welchem Falle kein Grund vorhanden scheint, von jener Einführung eine wesentliche Verschlechterung in der Versorgung des Hamburger Marktes zu befürchten. Daß solcher nach Annahme des fraglichen Systems nicht so gut versorgt sein wird, als jetzt, wo derselbe dem Ueberflusse aller Märkte der Welt für die Gesammtheit seines Absatzes gleich offen ist, wird niemand in Abrede stellen. Eben so wenig kann darüber eine Meinungsverschiedenheit Statt finden, daß von Entrepots wesentliche Unbequemlichkeiten und manche Nachtheile für den Handel im Allgemeinen zu befürchten sind; wohl aber wird die Behauptung gewagt, daß die Annahme des mehrerwähnten Systems dem Handel Hamburgs auf einer andern Seite und zwar unmittelbar, theils durch Belebung des directen Handels, so wie der Fischereien, theils durch Vermehrung des Absatzes nach den übrigen Häfen des Vereins, eine Zunahme verspricht, welche diese Nachtheile, so wie diejenigen der schlechtern Versorgung des Marktes überwiegen. Ist diese Behauptung aber richtig, so findet diejenige, "daß von dem Anschlusse Hamburgs eine Förderung seines Handels zu hoffen ist," vermehrte Rechtfertigung in den Vortheilen, welche demselben mittelbar aus der erwarteten Belebung der Fabrikthätigkeit und der Rhederei, so wie aus der Herbeiführung eines größern Wohlstandes Deutschlands im Allgemeinen, theils als Folge der Aufhebung der noch übrigen Zolllinien im Innern dessel-

*) Für die Ausbreitung ꝛc. S. 20.

ben,*) theils als Folge des durch die Annahme des fraglichen Systems zu erlangenden Schutzes für seine Industrie **) erwachsen dürften.

Als Versuch, die Richtigkeit jener erstern Behauptung durch Zahlen geltend zu machen, möge Nachstehendes zwar nachsichtsvoll entgegengenommen, sonst aber, da die Ermittlung des Thatbestandes einem Jeden wünschenswerth erscheinen dürfte, einer scharfen Kritik unterzogen werden. — Einverstandener Weise kann dabei nur von einer annähernden Schätzung der Verhältnisse, so wie überhaupt nur von einer Wahrscheinlichkeitsberechnung die Rede sein.

* * *

*) Allgemein werden die Wohlthaten anerkannt, welche Deutschland aus der so weit geschehenen Hinwegräumung der Zolllinien in seinem Innern und Einführung des Tarifs an den äußern Grenzen des Vereins, abgesehen von der dem Handel und jeglichem Verkehr daraus erwachsenen Erleichterung entstanden sind. Als die hauptsächlichsten dürften die erleichterte Erhebungsweise der zum Staatshaushalte erforderlichen Abgaben, die Verminderung der Erhebungskosten als Folge des Eingehens der verschiedenen Grenzbewachungen, endlich die Verminderung des moralischen Uebels, des Schmuggelns, zu bezeichnen sein. Daß namentlich auch für Hamburg die Hinwegräumung der noch übrigen Zolllinien eine Wohlthat sein würde, dürfte nicht in Abrede gestellt werden, wie denn die Untersuchung der Frage, welche Modificationen in der Erhebungsweise der zu seinem Staatshaushalte erforderlichen Abgaben nach dem Anschluße an den Verein eintreten könnten, zu einer Zeit, wo über das Zweckmäßige der Fortdauer der hauptsächlichsten Einnahme dieser Stadt, der Accise, im Schooße der gesetzgebenden Gewalt Zweifel angeregt sind, nicht ohne Interesse sein dürfte.

**) Bewußt bin ich mir, daß ich mich, indem ich die von der Annahme des mehrerwähnten Systems erwartete Zunahme des Wohlstandes Deutschlands in Anschlag bringe, eines Arguments bediene, dessen Richtigkeit von Gegnern nicht anerkannt ist. Möge demselben kein größeres Gewicht beigelegt werden, als worauf es unter solchen Umständen Anspruch machen kann.

Der Handel Hamburgs, durch dessen Anschluß an den deutschen Zollverein gefördert.

Wenn diese Behauptung gewagt wird, so geschieht sie hier mit dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß dem Anschlusse Hamburgs derjenige des gesammten Norddeutschlands, so wie die Annahme des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen abseiten des so vergrößerten Vereins vorhergehe oder mit demselben zusammentreffe. Auch ist bei nachfolgender Schätzung der Verhältnisse das dem Verein bis jetzt nicht beigetretene Norddeutschland als Glied desselben angenommen.

Um die Richtigkeit obiger Behauptung darzuthun, wird hier zunächst die Beweisführung versucht, daß die Vortheile, welche dem auf erwähnte Weise bedingten Anschlusse Hamburgs für den Handel dieser Stadt *) unmittelbar zu entnehmen sind, die denselben im Falle des Anschlusses treffenden Nachtheile zu überwiegen versprechen.

Bei dem Abwägen jener Vortheile gegen diese Nachtheile wird hier mit der Schätzung der letztern der Anfang gemacht.

Die Nachtheile liegen, wie erwähnt, in den Fesseln der Entrepots und der schlechtern Versorgung des Marktes in Folge der Wirkungen des fraglichen Systems.

Was erstere betrifft, so ist im Falle des Anschlusses Hamburgs an den Verein, die Nothwendigkeit von Entrepots für die Lagerung ausländischer Artikel erkannt, um nämlich entweder, falls diese Artikel zum Consumo des Vereins ihre Verwendung finden, die Bezahlung des Vereinszolles bis zu ihrer Beziehung zu jenem Consumo aufzuschieben, **) oder, falls sie

*) Der Begriff "Hamburgs Handel" ist bei nachfolgenden Berechnungen als den Handel Altona's einschließend angenommen, auch da, wo dies etwa nicht ausdrücklich angeführt ward.

**) Die Entrichtung der hohen Zölle auf Waaren, für's Inland bestimmt, zur Zeit ihrer Entsendung aus den Hamburger

die Bestimmung zur Ausfuhr nach Ländern außerhalb des Vereins erhalten, zollfrei dahin ausgeführt zu werden. Was aber die Art der Entrepots betrifft, so dürften sich dergleichen unter specieller Controlle der Zollbehörde, etwa nach Maaßgabe der Londoner, hauptsächlich für die Lagerung außereuropäischer Artikel, so wie der Ergebnisse der Fischereien als nothwendig herausstellen, wie aus Nachstehendem erhellt. Das System der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen erfordert nämlich, um den Bestimmungen fremder Gesetzgebungen, namentlich der englischen, in Bezug auf die Einfuhr dieser Artikel, zu entsprechen, wie solches aus den S. 10 angedeuteten wesentlichsten Wirkungen des fraglichen Systems hervorgeht, eine Controlle über die Flagge, unter welcher, so wie über den Ort, von woher die Einfuhr der erwähnten Artikel in den Häfen des Vereins Statt findet, welche Controlle nicht wohl anders als in Entrepots der bezeichneten Art ausführbar sein dürfte. *) Europäische Artikel,

---

Entrepots, dürfte sich nach Umständen als unbequem erweisen, für welchen Fall die bestehenden Verhältnisse die Anleitung geben, die Waaren unter Controlle der Zollbehörde in die schon vorhandenen Packhöfe des Inlandes zu entsenden, um dort, wie es jetzt geschieht, gegen Entrichtung jener Zölle ausgelös't zu werden, sobald der Consumo es verlangt.

*) Entrepots fictifs, etwa nach Maaßgabe derjenigen der vereinigten Staaten Nordamerika's möchten für außereuropäische Artikel 2c. aus folgendem Grunde nicht anwendbar sein. — Jene Staaten unterscheiden nämlich nicht zwischen Zufuhren, welche zum Consumo des Landes zulässig, und solchen, die es nicht sind, wie dies z. B. in Großbritannien der Fall ist, sondern nur zwischen Zufuhren, welche überhaupt zulässig, und solchen, die verboten sind, welche letztere, falls sie eintreffen, sammt dem importirenden Schiffe und der ganzen Ladung dem Fiscus anheimfallen (forfeited). Verboten sind alle Zufuhren, welche nicht in Schiffen der vereinigten Staaten, oder in Schiffen des Erzeugungslandes eintreffen, von welcher Bestimmung jedoch die Schiffe der Nationen ausgenommen sind, welche nicht auf ähnliche Weise verfahren. Großbritannien ist fast das einzige Land, welches auf eine ähnliche,

gleichviel, ob aus den Productionsländern, oder einem sonstigen Theile Europa's, in England eingeführt, sind daselbst zum Consumo zulässig, falls sie nämlich entweder in britischen Schiffen, oder in Schiffen des Landes, welches die Producte erzeugt, oder endlich in Schiffen des Landes, welches sie exportirt, zugeführt werden. Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen erfordert demnach in Bezug auf diejenigen Englands, für die Einfuhr europäischer Artikel in Hamburg keine Unterscheidung wegen des Ortes, von woher, wohl aber wegen der Flagge, unter welcher solche Statt findet. Unter diesen Umständen dürften zu deren Lagerung, namentlich der Fabricate, Entrepots

---

wenn auch nicht gerade dieselbe Weise verfährt, aus welchem Grunde in den vereinigten Staaten Waarenzufuhren jeglicher Art, nicht britischen Ursprungs, in britischen Schiffen, sammt dem importirenden Schiffe rc. dem Fiscus anheimfallen, während z. B. hamburgische Schiffe Waaren jeglicher Art in die vereinigten Staaten einführen dürfen. Abgesehen, daß diese Bestimmung dem Grundsatze der Gegenseitigkeit nicht vollkommen entspricht, möchte dieselbe bei der Größe des hamburgischen Zwischenhandels und der Nähe der bei dem Absatze nach Gegenden außerhalb des Vereins concurrirenden Länder, selbst nach überstandener Vorbereitung zur Annahme des Systems der Gegenseitigkeit, kaum zu empfehlen sein, und aus diesem Grunde Entrepots fictifs, welche bei der erwähnten Zollbestimmung der vereinigten Staaten Nordamerika's für die Lagerung außereuropäischer Artikel rc. genügen, für die Lagerung dieser Artikel in Hamburg nicht ausreichen.

Die Bestimmung über die Frage, in wie fern die Durchführung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit in seiner ganzen Strenge den Interessen Deutschlands entspricht, bleibt einverstandener Weise einer reiflichen Erwägung aller Umstände anheimgegeben, wie denn von Freunden des Anschlusses nur Gegenseitigkeit empfohlen ist, so weit uns solche dienlich. Des Arguments halber ist in obiger Schätzung auf solche Entrepots Rücksicht genommen, von welchen für den Handel die größte Erschwerung zu befürchten steht. Genügen weniger beschwerliche, so würden sich die Nachtheile des Anschlusses um so weniger bedeutend herausstellen.

ficits, etwa nach Maaßgabe derjenigen der vereinigten Staaten Nordamerika's oder der Leipziger zur Meßzeit, genügen und von diesen ein wesentlicher Ausfall in dem Geschäfte in den fraglichen Artikeln nicht zu befürchten sein; wenigstens verlauteten, so viel mir bekannt, keine Klagen über Schmälerung des Leipziger Geschäftes in Folge jener Entrepots. *)

Gleichmäßig sind es, wie aus den erwähnten wesentlichsten Wirkungen des oft benannten Systems hervorgeht, hauptsächlich nur außereuropäische Artikel und Ergebnisse der Fischerei, in Bezug auf welche durch Anwendung jenes Systems eine Verschlechterung in der Versorgung des Marktes zu befürchten steht, da nämlich in fraglichem Falle, nach Maaßgabe der Gesetze anderer Nationen, europäischen Artikeln, gleichviel, aus welchen Häfen eingeführt, wenn auch mit einiger Beschränkung der Flagge, die Gesammtheit des Absatzes Hamburgs gesichert bleibt. **)

---

*) Herr. J. Bowring in seinem Berichte S. 57 erwähnt in Bezug auf das Leipziger Geschäft:

"Alle fremden Waaren, die nach Leipzig auf die Messe "gebracht werden, bezahlen nur dann Zoll, wenn sie zur "inländischen Consumtion weggegeben werden; sie dürfen "in der Stadt zum Verkaufe frei umher gebracht werden; "die verschiedenen Importeurs werden für den Betrag aller "Einfuhren debitirt und wiederum creditirt, sobald letztere "weiter geschafft werden in's Ausland, oder der Zoll wird "eingefordert, sobald sie in inländischen Verbrauch kommen."

**) Die Zufuhren aus holländischen, französischen, portugiesischen, spanischen, italienischen und andern europäischen, nicht britischen Häfen, in britischen Schiffen, sind in Hamburg nicht unbedeutend und beeinträchtigen die deutsche Rhederei. Nach Einführung des oft erwähnten Systems würden diese Ladungen, nach Maaßgabe der englischen Gesetze, vom Consumo des Vereins auszuschließen und etwa eintreffende in Entrepots réels zur Wiederausfuhr nach Ländern außerhalb des Vereins zu verweisen sein. Eine wesentliche Verschlechterung in der Versorgung des Marktes in Folge dieser Ausschließung möchte indessen, sobald die deutsche Rhederei die Ausdehnung erfahren, welche für sie nach Einführung des fraglichen Systems zu hoffen ist, kaum zu befürchten sein.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände dürfte die Ausschließung der Fabrikate sowohl, als der ausländischen Rohstoffe, europäischen Ursprunges, von der Schätzung der bezeichneten Nachtheile gerechtfertigt sein.

Die solchemnach auf den Handel mit außereuropäischen Artikeln und Ergebnissen der Fischereien beschränkten Nachtheile treffen demnächst besonders die Ausfuhr dieser Gegenstände nach Ländern außerhalb des Vereins, wogegen für diejenige nach den Vereinsländern, wenn auch durch jene Nachtheile in der Betreibung beengt, keine nennenswerthe Abnahme zu befürchten sein dürfte. Auch von Gegnern des Anschlusses ist auf letztern Punkt geringeres Gewicht gelegt und deßhalb hier auf denselben keine Rücksicht genommen. *)

Von jener Ausfuhr nach Ländern außerhalb des Vereins ist wiederum nur für denjenigen Theil derselben, welchem ein Umsatz auf dem hamburger Markte zum Grunde liegt, eine Einwirkung der fraglichen Nachtheile zu befürchten, während dem Transitogeschäfte aus denselben keinerlei Beeinträchtigung erwachsen dürfte.

Schließlich ist es demnach die Ausfuhr außereuropäischer Artikel und Ergebnissen der Fischereien nach Ländern außerhalb des Zollvereins, ausschließlich der Transitogüter, für welche im Falle des auf fragliche Weise bedingten Anschlusses Hamburgs an den Zollverein eine wesentliche Beeinträchtigung befürchtet, und deren Schätzung hier versucht wird.

---

*) Daß die Waareneinfuhr auf den Landgrenzen des Vereins, so wie die indirecte zur See, um zum Consumo in den Vereinsländern zulässig zu sein, von Certificaten begleitet sein müßte, welche den Bestimmungen des Systems der Gegenseitigkeit entsprechen, versteht sich von selbst. So z. B., um der Gegenseitigkeit in den englischen Gesetzen zu genügen, müßten außereuropäische Artikel auf den holländischen oder belgischen Grenzen oder von Copenhagen rc. seewärts eingeführt, um zu dem erwähnten Consumo zugelassen zu werden, von einem Certificate begleitet sein, woraus hervorgeht, daß jene Artikel in jene respectiven Länder weder über England, noch in englischen Schiffen zugeführt wurden, u. s. w.

Diese Ausfuhr begreift folgende, als: 1) nach dem nordöstlichen Europa, 2) nach Polen, den österreichischen Staaten und der Schweiz, 3) die Wiederausfuhr von Colonialen seewärts nach westlich gelegenen Ländern.

Zu einer zuverlässigen Schätzung der Größe der Gesammtheit derselben fehlt es an Materialien, welche namentlich für diejenige nach No. 2 Zollregister nicht liefern können, da die Ausfuhr nach jenen Ländern auf den verschiedenartigsten Wegen geschieht, theils durch directe Beziehungen von Hamburg, theils über Harburg, Lüneburg, Magdeburg, Cotbus, Breslau u. s. w., theils durch Betrieb Magdeburger und anderer inländischer Häuser. Als Mittel, zu einer annähernden Schätzung jener Größe zu gelangen, ist nachstehende Zusammenstellung des muthmaaßlichen Vertriebes der Gesammteinfuhr Hamburgs und Altona's an den fraglichen Artikeln nach den verschiedenen Ländern versucht. Dieser Zusammenstellung sind die Jahre 1837 und 1838 zum Grunde gelegt und zur Erleichterung runde Zahlen angenommen. Die Data sind dem bereits oben erwähnten Buche, "Ueber Hamburgs Handel," entlehnt, und bleibt deren Richtigkeit vorbehalten.

Laut der S. 103 jenes Buches befindlichen Uebersicht betrug die Gesammteinfuhr ausländischer Handelsartikel in Hamburg und Altona in 1838:

A. An Rohstoffen:

a. Außereuropäischen Ursprungs und Ergebnisse der Fischereien:

			Transitoantheil.
1.	Consumtionsartikel, als: Caffe, Zucker, Toback, Gewürze, Reis, Heringe 2c. .	43 Mill.,*)	6 Mill.
2.	Fabrikartikel, als: Indigo, Baumwolle, Häute, Thran 2c.	16 »	10 »
	Transport . . .	59 Mill.,	16 Mill.

*) Unter der Abkürzung: Mill., ist Millionen Mark Banco zu verstehen.

Transport	59 Mill.,	16 Mill.
b. Europäischen Ursprunges.		
1. Producte des Südens, exclusive Seide und Mineralien	6½ »	3 »
2. Seide	1½ »	1 »
3. Producte des Nordens, exclusive Mineralien . . . :	2 »	½ »
4. Mineralien	2 »	½ »
Total Rohstoffe	71 Mill.,	21 Mill.

B. An Fabrikaten:

Twist	31¼ Mill.		
Baumwollen-Waaren	16½ »		
Wollen-Waaren	11 »		
Seiden- und Halbseiden-Waaren	5¼ »		
Total Fabrikate .		64 »	
C. Diverse, unbenannt		27 »	–
Gesammteinfuhr ausländischer Handelsartikel		162 Mill. ℔ Bco.	

Letztere 27 Millionen C, auf A und B pro rata vertheilt, ergiebt folgende Verhältnisse, als:

		Transitoantheil.
A. Rohstoffe, a. außereuropäische 2c.		
1. Consumtionsartikel .	51 Mill.,	7 Mill.
2. Fabrikartikel	19 »	12 »
Gesammteinfuhr außereuropäischer Artikel	70 Mill.,	19 Mill.
b. europäische	15 »	6 »
Total Rohstoffe.	85 Mill.,	25 Mill.
B. Fabrikate. Total	77 »	*)
Gesammteinfuhr ausländischer Artikel	162 Mill. ℔ Bco.	

*) Der Transitoantheil an der Einfuhr von Fabrikaten ist in der erwähnten Uebersicht nicht angegeben. Es dürften indessen von dem Betrage derselben von 77 Mill., wenigstens ¾ Transito gewesen sein, nämlich fast sämmtlicher Twist und der größere Theil der Zeuge 2c.

Laut vorstehender Auseinandersetzung betrug die Gesammteinfuhr Hamburgs und Altona's an außereuropäischen Artikeln und Ergebnissen der Fischereien in 1838 70 Mill. ℔ Bco., deren muthmaaßlicher Vertrieb wie folgt geschätzt wird.

Der Gesammtausfuhrhandel nach dem nordöstlichen Europa befindet sich in mehrerwähntem Buche S. 163 – 167 zusammengestellt, und heißt es S. 165:

1838. Nach St. Petersburg, Riga, Danzig, Königsberg, Gothenburg, Halmstadt, 43 Schiffe, enthaltend 5,000,000 ℔. Sämmtlich als volle Ladungen angenommen, zum größern Theile wahrscheinlich aus rohen Zuckern oder Colonialen gleichen Werthes bestehend, nehme an à 5 ß, . .		Bco. ℔ 1,550,000
(Ich behalte die Verladungen nach Danzig und Königsberg, als nach Ländern außerhalb des Vereins, bei, da solche theilweise für Polen 2c. bestimmt sein könnten.)		
Per Fuhr 2c. nach Lübeck 22 Mill. ℔. Zu deren Werthschätzung benutze ich die in erwähntem Buche beigefügte Tabelle der Einfuhr in Lübeck in 1837 an Colonialproducten, englischen, französischen und deutschen Industrieerzeugnissen (fast ausschließlich über Hamburg bezogen):		
Caffe 4,000,000 ℔, Werth nehme an à 5 ß, ...	Bco. ℔ 1,250,000	
Rohzucker 2,500,000 ℔, à 6 Gr., ...	» 470,000	
Transport. .	Bco. ℔ 1,720,000	Bco. ℔ 1,550,000

Transport . .	Bco.ℳ	1,720,000	Bco.ℳ 1,550,000
Raffinirter Zucker 3,500,000 ℔, à 9 Gr., ...	»	1,000,000	
Cacao, Pfeffer, Piment 200,000 ℔, à 4 ß, ...	»	50,000	
Baumwolle 270,000 ℔, à 6 ß,	»	100,000	
Farbehölzer 400,000 ℔, 10 ℳ pr. 100 ℔, . . .	»	40,000	
Eisen, Stahl, Zinnplatten ꝛc. . . .	»	800,000	
Glas, Krystall ꝛc. .	»	500,000	
Peruv. Rinde, Salpeter, Cassia . .	»	130,000	
Macis, Droguen .	»	600,000	
Indigo, Cochenille.	»	500,000	
Bücher, Kupferstiche ꝛc.	»	1,120,000	
Instrumente und Maschinen . . .	»	280,000	
Twist und Baumwollengarn . . .	»	400,000	
Wollen-, Baumwollen- und andere Manufacturen. .	»	5,240,000	
Rohe Seide und Seidenwaaren .	»	6,050,000	
Rum, 1554 Stücke, à 60 ℛ, ...	»	400,000	
			» 18,930,000
Transport . . .			Bco.ℳ 20,480,000

	Transport . . .	Bco. ℳ 20,480,000
Per Fuhr nach Kiel, Flensburg, Schleswig, nach ganz Holstein, Schleswig und Jütland	16,300,000 ℔	
Nach Dänemark, 185 Schiffe	16,000,000 »	
» Norwegen, 124 »	20,500,000 »	
	52,800,000 ℔	
Den Werth des nach Dänemark und Norwegen bestimmten Antheiles dieser 53 Mill. ℔ nehme ich als durch die in dem fraglichen Buche S. 165 aufgestellte Schätzung des Gesammtwerthes der Exporten an Colonialwaaren, wie an ausländischen und deutschen Fabrikaten von Hamburg und Altona nach jenen Ländern in 1838 von		» 9,000,000
gedeckt an.		
Total der Ausfuhr nach dem nordöstlichen Europa		Bco. ℳ 29,480,000

Von den Bco. ℳ 18,930,000 der Ausfuhr via Lübeck sind 4½ Millionen außereuropäische Artikel, und zwar 4 Millionen Consumtions- und ½ Million Fabrikartikel. Dasselbe Verhältniß auf die 9 Millionen der directen Ausfuhr nach Dänemark und Norwegen angewandt, ferner die 1½ Millionen directer Ausfuhr nach St. Petersburg, Gothenburg rc. sämmtlich als außereuropäische Artikel angenommen, ergiebt als Ausfuhr letzterer Artikel nach dem nordöstlichen Europa:

An Consumtionsartikel . . .	Bco. ℳ	8,000,000
» Fabrikartikel.	»	1,000,000
Total	Bco. ℳ	9,000,000

Unter Berücksichtigung dieses Ergebnisses, ferner der Einwohnerzahl der verschiedenen Absatzländer, deren Wohlhabenheit, Industrie und Zollverhältnisse, so wie endlich der Concurrenz anderer Märkte in Versorgung derselben und sonstiger localer Verhältnisse, wird für die Gesammtheit des Vertriebes der 70 Millionen Einfuhr außereuropäischer Rohstoffe und Ergebnissen der Fischereien folgende Zusammenstellung gewagt, als:

	Consumtions-artikel.	Fabrik-artikel.
a. Nordöstliches Europa, laut Berechnung,	8 Mill.	1 Mill.
b. Norddeutschland, außerhalb des deutschen Zollvereins; als: Mecklenburg, Holstein, Hamburg, Braunschweig, Hannover ꝛc., diesseits der Weser, 2½ Mill. Einwohner, unter Berücksichtigung des starken Consumo's derselben	8 »	1 »
c. Nächstgelegene Zollvereinsstaaten, als: Preußische Provinzen: Brandenburg, Schlesien und Sachsen; Königreich und Herzogthümer Sachsen, Thüringen; 7½ Mill. Einwohner, unter Berücksichtigung der Fabrikthätigkeit dieser Länder	15 »	9 »
d. Entfernter gelegene Zollvereinsstaaten, als: Pommern, Ost- und Westpreußen, Posen, Baiern, Hessen ꝛc. ꝛc., 18½ Mill. Einwohner	5 »	3 »
e. Polen, österreichische Staaten, darunter die Versendungen nach Brody; ferner Böhmen und Mähren mit 5 Mill. Einwohner, Schweiz	10 »	5 »
f. zur See westwärts	5 »	— »
	51 Mill.	19 Mill.

Diese Berechnung als Basis angenommen, stellt sich für den fraglichen Vertrieb folgende Vertheilung heraus, als:

A. Zollvereinsstaaten:

	Consumtions-artikel.	Fabrik-artikel.
Aufgenommen	20 Mill.	12 Mill.
Aufzunehmendes Norddeutschland	8 »	1 »
	28 Mill.	13 Mill.

Zusammen . . . ———— 41 Mill.

B. Staaten außerhalb des Vereins:

	Consumtions-artikel.	Fabrik-artikel.
1. Nordöstliches Europa	8 Mill.	1 Mill.
2. Polen, Oesterreich, Schweiz	10 »	5 »
3. Zur See westwärts	5 »	— »
	23 Mill.	6 Mill.

Zusammen . . . ———— 29 »

Total . . . . . 70 Mill.

	Vereinsstaaten.	Staaten außerhalb.
oder an Consumtionsartikeln	$\frac{9}{16}$	$\frac{7}{16}$
» Fabrikartikeln	$\frac{11}{16}$	$\frac{5}{16}$
oder endlich Total	$\frac{7}{12}$	$\frac{5}{12}$ *)

Der Transitoantheil an der Ausfuhr der fraglichen Artikel nach Ländern außerhalb des Vereins beträgt nach der Feststellung, S. 19:

			Transito.
1. Nordöstliches Europa,	Consumtionsartikel	8 Mill.	1 Mill.
	Fabrikartikel . . .	1 »	$\frac{3}{4}$ »
2. Polen 2c., ...	Consumtionsartikel	10 »	$1\frac{1}{2}$ »
	Fabrikartikel . . .	5 »	3 »
3. Zur See westwärts,	Consumtionsartikel	5 »	$\frac{3}{4}$ »
		29 Mill.	7 Mill.

*) Mögen die einzelnen Schätzungen in obiger Zusammenstellung von der Wirklichkeit abweichen, so stimmt doch das

Total der erwähnten Ausfuhr . . . . . 29 Mill. ℳ Bco.
ab, Transito . . . . 7 » » »

Die jährliche Ausfuhr außereuropäischer Artikel ꝛc. nach Ländern außerhalb des Vereins, ausschließlich der Transitogüter, wird demnach auf . . 22 Mill. ℳ Bco. geschätzt.

Den Hamburg aus dieser Ausfuhr erwachsenden Verdienst schätze ich, wie folgt, als:

1. Nach dem nordöstlichen Europa:

Verdienst des Importeurs	3	pCt.
Kosten eingehend	1½	»
Courtage	1	»
Zoll aus und ein	½	»
Verdienst des Exporteurs.	5	»*)
Kosten ausgehend, Avanz auf Assecuranzen ꝛc. . . .	1½	»
	12½	pCt.

2. Nach Polen, den österreichischen Staaten und der Schweiz:

Verdienst des Importeurs	3	pCt.
Kosten eingehend	1½	»
Courtage	1	»
Zoll aus und ein	½	»
Verdienst des Exporteurs	2	»
Kosten ausgehend	1	»
	9	pCt.

Gesammtresultat, worauf es ankommt, mit der ziemlich allgemein verbreiteten Ansicht in dieser Beziehung; daß nämlich die Ausfuhr nach den Vereinsstaaten diejenigen nach Staaten außerhalb übertrifft.

*) Der Brutto-Avanz für Commission ꝛc., welcher nach einigen Theilen des Nordens wesentlich größer als obiger Anschlag sein dürfte, erleidet eine Ermäßigung durch den Extra-Risico des Geschäfts dahin, so daß der durchschnittliche Netto-Avanz nach allen Theilen des Nordens durch obigen Anschlag gedeckt sein dürfte.

3. Zur See westwärts:

Verdienst derselbe wie auf No. 2, mit Hinzufügung von ½ pCt. für Avanz auf Assecuranzen und Verschiffungskosten zur See, ausgehend, macht . . . . 9½ pCt.

Diese Verhältnisse auf die oben festgestellten Zahlen angewandt, ergiebt Folgendes, als:

Betrag der Gesammtausfuhr außereuropäischer Artikel ꝛc. nach Ländern außerhalb des Zollvereins:

1. Nordöstliches Europa . .	9 Mill.		
ab, Transito	1¾ »		
	7¼ Mill.		
Verdienst darauf 12½ pCt.		Bco.ℳ	906,250
2. Polen ꝛc.	15 Mill.		
ab, Transito	4½ »		
	10½ Mill.		
Verdienst darauf 9 pCt.		»	945,000
3. Zur See westwärts. . .	5 Mill.		
ab, Transito	¾ »		
	4¼ Mill.		
Verdienst darauf 9½ pCt.		»	403,750
Jährlicher Verdienst Hamburgs auf Ausfuhren außereuropäischer Artikel und Ergebnissen der Fischereien, nach Ländern außerhalb des Zollvereins, ausschließlich der Transitogüter . .		Bco.ℳ	2,255,000

Wie viel von diesen, einen jährlichen Verdienst von Bco.ℳ 2,255,000 abwerfenden Ausfuhren wird Hamburg durch die Einführung von Entrepots *) und Annahme des

*) Gesagt ist, daß die Kosten der Entrepots das Waarengeschäft in Hamburg, im Vergleich zu den jetzt bestehenden Kosten, mit einer Auflage von circa 1½ pCt. beschweren würden.

Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen einbüßen? Wie viel davon wird durch die Freiheit des Geschäftsbetriebes von den Nachtheilen dieser Maaßregeln, wie viel aber durch die geographische Lage, die Institutionen und Capitalien Hamburgs bedingt?

Die den Entrepots réels eigene Erschwerung des Waarengeschäfts würde für die aus vielen kleinen Partheien verschiedener Waaren bestehenden Ausfuhren nach Dänemark, Norwegen und Schweden am größten sein. *) Werden aber diese Ausfuhren

---

Nimmt man den Artikel Caffe und ferner die Kosten der Londoner Entrepots zum Maaßstabe, so dürfte dies für gewisse Fälle gegründet sein. Dabei ist indessen zu berücksichtigen, daß die Kosten der Hamburger Entrepots wegen billigern Arbeitslohnes nicht so hoch als diejenigen der Londoner zu stehen kommen würden, so wie, daß es Fälle giebt, in welchen nicht allein jene Beschwerung nicht, sondern vielmehr eine Erleichterung der Kosten Statt findet, nämlich in allen den Fällen, wo jetzt die gekauften Waaren nicht sofort von dem Speicher des Verkäufers versandt werden. In den Fällen, wo die Käufer von Waaren, die nicht etwa zum Detailverkaufe durch sie selbst bestimmt sind, sich jetzt genöthigt sehen, solche vom Speicher des Verkäufers ab- und nach dem ihrigen hinzunehmen, würden alle damit verknüpften Kosten und Gefahren erspart, sobald die Waaren in Entrepots lagern, nach dem Principe der Londoner eingerichtet, indem sie in denselben bis zu ihrer Entsendung nach auswärts, oder zum Detailverkauf in der Stadt unangerührt liegen, sie mögen die Hände so viele male gewechselt haben, wie sie wollen. Der Werth der Waaren wird nach dem Gewichte bei der Landung vergütet, welches in den, zur Bezeichnung des Eigenthümers ausgefertigten Documenten, in London "warrants" genannt, officiell angegeben ist. Die Leichtigkeit, auf diese Documente Gelder anzuleihen, ist ein bei Ausdehnung des Geschäfts wohl zu berücksichtigender Vortheil.

*) Einverstanden ist es, daß nach Einführung von Entrepots réels für die Lagerung außereuropäischer Artikel 2c., auch die Ausfuhr derselben nach den Vereinsländern nicht auf demselben Fuße wird betrieben werden können, als jetzt; daß namentlich die kleinern Aufträge auf eine Menge ver-

wegen einer solchen Erschwerung ganz aufhören und von welchen andern Plätzen sollen sie geschehen? In Holland, England und Frankreich finden dieselben Schwierigkeiten Statt. Freilich wird in dem gedachten Falle die Concurrenz mit diesen Ländern erschwert, auch könnte ein Theil der Bedürfnisse des Nordens von Copenhagen aus befriedigt werden, aber auch nur ein Theil, weil Hamburg, abgesehen von der Anziehungskraft seiner Bank und Capitalien, als Emporium eines Handelsgebiets mit einer Bevölkerung von 30 Millionen Einwohner unter allen Umständen Anziehung darbieten dürfte, welche die freie Bewegung des Copenhagener Handels, den überdies die Belastung des Sundzolls trifft, wesentlich überbieten möchte. Eine nennenswerthe Beeinträchtigung des Ausfuhrhandels nach Rußland, so wie nach sämmtlichen übrigen oben genannten Ländern, dürfte von den Fesseln der fraglichen Entrepots nicht zu befürchten sein, da sie mehr oder weniger parthienweise betrieben werden.

---

schiedener Artikel aufhören dürften. Zur Ausgleichung werden wahrscheinlich an den Orten, von woher diese Aufträge gegeben wurden, oder in benachbarten größern Marktplätzen, Etablissements entstehen, um die verschiedenen Artikel in größern Quantitäten von hier zu beziehen und dort den Vertrieb an die respectiven kleinern Abnehmer zu beschaffen, welche sich seither directe von Hamburg aus versorgten. — Daß diejenigen Häuser Hamburgs, welche letzterm Geschäftszweige ihre Kräfte widmeten, sich durch die eventuelle Umgestaltung beeinträchtiget fühlen dürften, mag nicht in Abrede zu stellen sein, wennschon für die Gesammtheit kein wesentlicher Nachtheil Statt finden möchte. Verspricht nun aber der Grund der Einführung von Entrepots, nämlich der Anschluß an den Zollverein in Begleitung des Systems der Gegenseitigkeit dem Geschäfte auf einer andern Seite einen großartigen Aufschwung, soll da die Aussicht des Verlustes des kleinen Geschäfts, oder richtiger gesprochen, des veränderten Betriebes desselben, von der Aneignung eines großartigen, dem Emporium eines Handelsgebiets mit 30 Millionen Einwohner entsprechenden Geschäfts abhalten?

Wie aber verhält es sich mit der Beeinträchtigung jener Ausfuhren in Folge schlechterer Versorgung des Marktes durch Annahme des oft erwähnten Systems? Eingeräumt ist, daß selbst, nachdem sich alle Verhältnisse derselben angepaßt haben werden, eine Verschlechterung der Versorgung Statt finden dürfte. Von den S. 10 bezeichneten Wirkungen jenes Systems ist die Ausschließung der etwa 60 Ladungen in britischen Schiffen, welche in Hamburg von außereuropäischen, nicht britischen Häfen in den letzten Jahren durchschnittlich angebracht wurden, von dem Consumo des Vereins, eine der für jene Versorgung anscheinend nachtheiligsten. Werden diese Ladungen aber in Folge jener Ausschließung von Hamburg ganz verscheucht werden und wohin sollen sie sich wenden? Mögen sie sich wenden, wohin sie wollen, sei es nach Copenhagen, den Niederlanden oder Triest; auf keinem dieser Wege können sie zur Versorgung der 30 Millionen betragenden Bevölkerung des Zollvereins gelangen. Die Zahl der in 1840 in britischen Schiffen von außereuropäischen, nicht britischen Besitzungen in Hamburg angekommenen Ladungen betrug 54, als: 1 von Batavia, 33 von Brasilien, 8 von St. Domingo, 6 von Havana, 5 von den vereinigten Staaten Nordamerika's, 1 von Tabasco. Von diesen 54 Ladungen hatten 25 jede nur einen Empfänger, 29 dagegen jede mehrere. Letztere 29 Ladungen dürften, unter Berücksichtigung der Empfänger derselben, als für Rechnung nicht englischer Kaufleute validirend anzunehmen sein. Diese würden keinerlei Interesse haben, bei der britischen Flagge zu verharren, sondern sich für die Verladung derjenigen Flaggen bedienen, welche die Ladungen zur Versorgung der Vereinsstaaten befähigen. Gleiches dürfte, so lange die Producte nicht britischer Besitzungen zum Consumo Britanniens nicht auf gleiche Bedingungen mit denjenigen britischer Colonien zugelassen werden, selbst mit demjenigen Theile der fraglichen Ladungen der Fall sein, welche für Rechnung englischer Fabrikanten als Retouren

valediren. *) Von den übrigen, bei welchen etwa englische Rheder betheiligt sind, mögen einzelne sich nach Copenhagen zur Versorgung des Nordens wenden, ein anderer Theil nach britischen Märkten, zu derjenigen Europa's außerhalb des Vereins. Jedenfalls aber dürfte der größere Theil der Gesammtheit jener Ladungen Vereinsschiffe oder gleich begünstigte aufsuchen, um unter deren Flagge zur Versorgung jener 30 Millionen des Vereins und der sonst von Hamburg aus sich versorgenden Länder außerhalb desselben befähigt zu werden.

Eine ähnliche Gestaltung der Verhältnisse möchte in Bezug auf die nach Maaßgabe der spanischen und portugiesischen Gesetze erforderliche Belastung des Betriebes in den Schiffen dieser Nationen zu erwarten sein. Die Furcht einer wesentlichen Verminderung des Geschäfts im Allgemeinen mit jenen Ländern, namentlich mit Cuba, als Folge der Anwendung des fraglichen Systems, hauptsächlich begründet auf die

*) In wie fern die kürzlich bekannt gewordene Ansicht der britischen Regierung richtig ist, daß nämlich schon durch Ermäßigung des Differenzzolles auf Zucker britischer und fremder Besitzungen auf 50 pCt., ein großer Verbrauch des letztern in Großbritannien zu Wege gebracht werden dürfte, mag dahin stehen. Würde der hierauf bezügliche Antrag jener Regierung zum Gesetz erhoben und erwiese sich die Ansicht als richtig, so möchte für Deutschland darin um so größere Aufforderung zur Annahme des oft genannten Systems liegen, da ohne diese dem deutschen Handelsstande die Concurrenz mit demjenigen Englands in dem fraglichen Artikel wesentlich erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht werden dürfte, indem letzterer zwei Absatzwege für seine Einfuhr, nämlich den britischen und den deutschen Markt, der Deutsche dagegen nur einen und zwar den heimischen, den Engländern gleich offenen Markt hat. Die wahrscheinliche nachtheilige Rückwirkung davon auf den Absatz deutscher Fabrikate u. s. w. in den Zucker erzeugenden Ländern, namentlich Brasilien, so wie auf die Rhederei Deutschlands, ist nicht schwer vorauszusehen.

Vermuthung, daß das Geschäft sich nach England, welches die drückenden spanischen Gesetze unerwiedert ließ, wenden dürfte, scheint, was jenen Hauptgrund betrifft, wie weiterhin auseinander gesetzt, an demselben keine feste Stütze zu haben.

Eine andere Wirkung des fraglichen Systems schließt außereuropäische Artikel und Ergebnisse der Fischereien, von England kommend, von dem Consumo des Vereins aus. Zu erwarten ist, daß in Folge davon die Abnahme in der Zufuhr dieser Artikel aus England nicht etwa nur den Theil derselben treffen wird, welcher seither zum Vertriebe nach den Vereinsländern seine Verwendung fand, sondern daß bei der Beschränkung des Absatzes jener Zufuhr auf den Vertrieb nach Ländern außerhalb des Vereins, die Abnahme auch den Theil berühren wird, welcher zu letzterm Vertriebe seine Verwendung fand. — Diese Abnahme würde die Concurrenz mit England in der Versorgung jener Länder mit den fraglichen Artikeln ferner erschweren. Erwägt man indessen, daß der werthvollste Theil dieser Zufuhren Hamburg nur transito passirte, namentlich fast aller Indigo, so wie ein großer Theil der Baumwolle rc., *) so kann der zu befürchtende Nachtheil nicht groß sein, da, wie mehrerwähnt, dem Transito durch das fragliche System keine Fesseln angelegt werden. Auch ist zu erwarten, daß, im Falle passender Conjuncturen, nach wie vor die fraglichen Artikel von England zum Vertriebe nach Ländern außerhalb des Vereins, in Hamburg zum Verkauf werden angebracht werden, wennschon immer in einem beschränktern Maaße als seither.

Eingeräumt ist, daß von allen diesen Verhältnissen eine mehr oder weniger nachtheilige Einwirkung auf die fraglichen

---

*) Von 1,582,000 ℔ Indigo, welche in 1838 in Hamburg eingeführt wurden, waren 1,418,600 ℔ Transito; von 11,758,000 ℔ Baumwolle, 6,466,000 ℔ dito.

Ausfuhren zu erwarten steht. Zu berücksichtigen ist dagegen, daß, wenn durch Annahme des oft gedachten Systems der directe Handel mit außereuropäischen Ländern, namentlich mit Ostindien an Ausdehnung gewinnt, so wie, wenn Fischereien in Aufnahme kommen, ein Theil der Importen von daher zur Ausfuhr nach Ländern außerhalb des Vereins benutzt werden und die Stelle des wenig lohnenden Transitohandels einnehmen dürfte. — Unter Berücksichtigung dieses Umstandes, so wie ferner der folgenden, als:

daß ein großer Theil des Handels Hamburgs durch die geographische Lage, die Institutionen und die Capitalien dieser Stadt bedingt wird;

daß die Fesseln der Entrepots réels, was die Ausfuhr nach Ländern außerhalb des Vereins betrifft, hauptsächlich nur die Versendungen nach Dänemark, Norwegen und Schweden beeinträchtigen dürften;

daß die seither in britischen, französischen, spanischen und portugiesischen Schiffen directe angebrachten Ladungen außereuropäischer Artikel durch Uebertragung auf günstigere Flaggen dem hamburger Markte größtentheils erhalten werden dürften;

daß das Quantum außereuropäischer Artikel und Ergebnissen der Fischerei, welche Hamburg seither von England und Frankreich zur Wiederausfuhr nach Ländern außerhalb des Zollvereins erhielt, laut der weiter unten aufgestellten Berechnung, im Durchschnitt jährlich 5¼ Millionen Mark Banco nicht übersteigt, wovon derjenige Theil dieser Ausfuhr, welchem ein Umsatz auf dem hamburger Markte zum Grunde lag, nur 2¼ Millionen Mark beträgt;

nehme ich an, daß, nachdem sich alle Verhältnisse der Neuerung angepaßt haben werden, ein Abschlag von 33⅓ pCt., die von den fraglichen Entrepots und der schlechtern Versorgung des

Marktes für die in Rede stehenden Ausfuhren zu befürchtenden Beeinträchtigungen durchschnittlich decken dürfte. *)

Diesen Abschlag auf die S. 26, als jährlichen Verdienst Hamburgs auf die fraglichen Ausfuhren bezeichnete Summe von Bco.℔ 2,255,000 angewandt, ergiebt Bco.℔ 751,666 : 11 ß als Betrag des jährlichen Verlustes Hamburgs in Folge der Nachtheile, welche seinem Handel aus dem auf oft erwähnte Weise bedingten Anschlusse an den Zollverein erwachsen dürften. Zu bemerken ist dabei, daß aus oben angeführten Gründen nur diejenigen Nachtheile in Anschlag gebracht sind, welche die Ausfuhr Hamburgs nach Ländern außerhalb des Vereins treffen, und zwar von dieser nur der Theil außereuropäischer Artikel und Ergebnissen der Fischereien, welchem ein Umsatz auf dem hamburger Markte zum Grunde liegt.

Die Vortheile, welche dem auf fragliche Weise bedingten Anschlusse Hamburgs für den Handel dieser Stadt unmittelbar zu entnehmen sind, bestehen theils in der Belebung des directen Handels und der Fischereien und der damit in Verbindung stehenden Beschränkung des wenig lohnenden Transitogeschäfts, theils in der Vermehrung des Absatzes außereuropäischer Artikel ꝛc. nach den übrigen Häfen des Vereins.

Der directe Handel und die Fischereien aber werden durch Annahme des oft erwähnten Systems belebt, indem dasselbe die

*) Erwägt man, daß die jährliche Ausfuhr außereuropäischer Artikel ꝛc. nach Ländern außerhalb des Vereins, Transitogut ausgeschlossen, laut der Schätzung S. 25, 22 Mill. ℔ beträgt, mithin ein Abschlag von 33⅓ pCt. einen Ausfall von 7⅓ Mill. ℔ in dieser Ausfuhr deckt, während der Theil der Einfuhr der erwähnten Artikel aus England und Frankreich, welcher zur Wiederausfuhr nach Ländern außerhalb des Vereins seine Verwendung findet und welchem ein Umsatz auf dem hamburger Markte zum Grunde liegt, jährlich, wie erwähnt, nur 2¼ Mill. ℔ beträgt, so dürfte man geneigt sein, jenen Abschlag von 33⅓ pCt. als wesentlich überschätzt anzusehen. Möge die Ueberschätzung, falls sie Statt findet, dazu dienen, etwa unvorhergesehene Nachtheile zu decken.

Versorgung des Zollvereinsgebiets mit außereuropäischen Artikeln ꝛc. aus andern Häfen als denjenigen der Erzeugungsländer auf gleichmäßige Weise erschwert, wie das Ausland durch seine Gesetze die entsprechende Versorgung seiner Bedürfnisse aus deutschen Häfen theils erschwert, theils dieselbe ganz untersagt.

Im Falle jenes Systems nähme der Verein nämlich, wie erwähnt, von England nicht länger außereuropäische Producte, von Frankreich dieselben nur mit größerem Zolle, als die direct importirten; ferner nähme er von England keine Heringe, den Thran nur mit einem dem Verbote gleich kommenden Zolle u. s. w., alles so weit es den Consumo der Vereinsstaaten betrifft.

Eins und anderes würde durch vermehrten directen Handel, durch eigene Fischerei zu ersetzen und daraus auf Hamburgs Antheil folgender Vortheil zu berechnen sein.

S. 134 des oft erwähnten Buches wird die Einfuhr Hamburgs an Colonialwaaren aus Großbritannien in 1838 wie folgt angegeben, als:

		Durchschnittswerth nehme an		
Zucker . . .	1,800,000 ℔, . .	à 6 Gr. . .	Bco. ℳ	340,000
Indigo . .	1,350,000 » . .	à 4½ ℳ . . .	»	6,050,000
Cochenille .	59,000 » . .	à 4½ ℳ . . .	»	265,000
Baumwolle	6,710,000 » . .	à 6 ß	»	2,500,000
Pfeffer . .	570,000 » . .	à 4 ß . . .	»	142,000
Piment . .	360,000 » . .	à 3 ß . . .	»	67,000
Cassia . . .	190,000 » . .	à 6½ ß . .	»	80,000
Thee	432,000 » . .	à 20 ß . .	»	540,000
Ingber . . .	940,000 » . .	à 2½ ß . .	»	147,000
Rum	1,100 Stück,	à 60 ℛ .	»	300,000
Die Größe der Zufuhr von Caffe, Cacao, Reis, Farbehölzern, Häute, Toback, Droguen, Mandeln (afrik.), Thran, Wallfischbarden, Heringen ꝛc. ist nicht angegeben, nehme an			»	3,069,000
			Bco. ℳ	13,500,000

Eine Veranschlagung des Durchschnittswerthes der jährlichen Einfuhr Hamburgs an außereuropäischen Artikeln und Ergebnissen der Fischereien aus Großbritannien auf 13½ Mill. Mark Banco glaube ich nicht übertrieben und begründe solche, wie folgt:

Die Totalausfuhr von Großbritannien nach Deutschland (exclusive Triest und preußische Häfen) in 1837 ist S. 133 jenes Buches mit		£ 4,898,016
angegeben, darunter Manufacturen zum Betrage von		» 3,348,235
bleibt		£ 1,550,000
davon ab ⅙ für Ausfuhr nach andern Häfen Deutschlands als Hamburg		» 258,000
		£ 1,292,000
Die Einfuhr von Steinkohlen in Hamburg in 1837 betrug 24,000 Last, à 1 £	£ 24,000	
Diejenige von Eisen aus England 4000 Tons, à 6 £	» 24,000	
	£ 48,000	
Es bleiben demnach für Eisenbahnschienen, Eisenblech, verzinnte Bleche, Schiffskupfer, Blei, Mennie, Glätte, Flintglas, und andere Bergwerksproducte	» 244,000	
		» 292,000
um jenen Anschlag des Durchschnittswerthes ꝛc. von Bco. ℳ 13,500,000 oder		£ 1,000,000

zu rechtfertigen.

Betrag jener Einfuhr	Bco. ℔	13,500,000
Die jährliche Totaleinfuhr Hamburgs aus Frankreich an Zucker, Caffe, Indigo, Cochenille, Baumwolle, Pfeffer, Thee, Chinarinde, Vanille, Droguen, Cacao, Nelken 2c. 2c., für welche es an einer Angabe der Größe fehlt, möchte durchschnittlich auf	»	2,500,000 *)
anzuschlagen sein; beträgt demnach das Total der Einfuhr Hamburgs an außereuropäischen Artikeln 2c. aus Großbritannien und Frankreich pro Anno . .	Bco. ℔	16,000,000

Die von der Einfuhr aus Großbritannien benannten Artikel ergeben 1½ Mill. Consumtions-, 9 Mill. Fabrikartikel. Dies Verhältniß auf die nicht benannten, so wie auf die Einfuhr aus Frankreich angewandt, ergiebt von dem Total der Einfuhr aus beiden Ländern 2½ Mill. Consumtions-, 13½ Mill. Fabrikartikel.

Auf dies Ergebniß die S. 24 und 19 festgestellten Verhältnisse des Vertriebes und des Transitantheiles angewandt, ergiebt von jener Einfuhr,

von 2½ Mill. Consumtionsartikeln

1½ Mill. Ausfuhr nach Vereinsstaaten, . . . Transit ¼ Mill.
1 » » » Staaten außerhalb, » ¼ »

von 13½ Mill. Fabrikartikeln

9¼ Mill. Ausfuhr nach Vereinsstaaten, . . . Transit 5¾ Mill.
4¼ » » » Staaten außerhalb, » 2¾ »

*) Die erwähnte Einfuhr von Frankreich dürfte in der Wirklichkeit größern Umfanges sein, da indessen ein Theil derselben, troß der im Falle der Gegenseitigkeit darauf zu erhebenden höhern Zölle, als auf die directe Zufuhr, fortdauern dürfte, so ist die geschehene Veranschlagung vorgezogen.

oder Ausfuhr: nach Vereinsstaaten 10¾ Mill., davon	6 Mill.	Transitogut,
	4¾ »	Gut, welches einen Umsatz auf dem hamburger Markte zur Folge hatte.
nach Staaten außerhalb des Vereins 5¼ Mill., davon	3 »	Transito,
	2¼ »	Umsatz.
	16 Millionen Mark Banco.	

Es beträgt demnach der zum Consumo der Vereinsstaaten bestimmte Antheil der Einfuhr Hamburgs an außereuropäischen Artikeln 2c. aus Großbritannien und Frankreich 10¾ Mill.; davon 6 Mill. Transito, 4¾ Mill., welche einen Umsatz auf dem hamburger Markte zur Folge hatten.

Eins und Anderes würde im Falle des mehr erwähnten Systems durch vermehrten directen Handel und durch eigene Fischerei zu ersetzen sein.

Den Gewinn, welcher Hamburg aus diesem Ersatze erwachsen dürfte, schätze ich wie folgt, als:

a. Auf 6 Mill., welche Transito waren:

Den Verdienst des Importeurs nehme ich, da es größtentheils ostindische Producte sind, im Durchschnitt auf	5 pCt.
an. Arbeitskosten, Avanz auf Assecuranzen eingehend	2 »
Courtage 1 pCt., Zoll aus und ein ½ pCt.	1½ »
Verdienst des Exporteurs	2 »
Kosten ausgehend	1 »
	11½ pCt.
ziehe ab, Verdienst bei der seitherigen Spedition	1½ »
	10 pCt.

Auf erwähnte 6 Mill. . . . . Bco. ℳ 600,000 *)

b. Auf $4\frac{3}{4}$ Mill., welche einen Umsatz auf dem hamburger Markte zur Folge hatten:

Den Unterschied in dem Verdienste des Importeurs zwischen der Einfuhr aus den Productionsländern direct, namentlich Ostindien, und derjenigen aus Großbritannien und Frankreich, schätze ich . . . $2\frac{1}{2}$ pCt.

Dergleichen in dem Verdienste bei den Assecuranzen . . . . $\frac{1}{2}$ »

3 pCt.

Auf erwähnte $4\frac{3}{4}$ Mill. . . . . » 142,500

Betrag des Gewinnes, welcher Hamburg aus dem Ersatze der seither aus Großbritannien und Frankreich zum Consumo des Zollvereins in Hamburg eingeführten außereuropäischen Artikeln rc. durch vermehrten directen Handel und eigene Fischerei erwachsen dürfte, ... Bco. ℳ 742,500 **)

---

*) Gesagt ist, daß man kein Recht habe, jenen muthmaaßlichen Gewinn als Hamburg für das Gesammtquantum zufallend anzunehmen, da auch das Inland an dem fraglichen Geschäfte Theil nehmen dürfte. Zu erwiedern ist darauf, daß nach der seitherigen Erfahrung dies in einem nennenswerthen Maaße kaum zu erwarten ist. In der dem Buche "Ueber Hamburgs Handel" S. 103 angehängten Tabelle ist nämlich von der Gesammteinfuhr von 1838 an Zucker von 97 Mill. ℔ nur ein Quantum von 6 Mill. ℔ Transito, von 49 Mill. ℔ Caffe deßgleichen nur 9 Mill. ℔ Transito bezeichnet, welche letztere Zahlen größtentheils aus Einfuhren aus europäischen Häfen bestanden haben dürften. Zucker und Caffe sind aber diejenigen Artikel, welche seither am meisten directe aus den Productionsländern bezogen wurden.

**) Den Consumenten würde außer dem Umstande, daß obiger Avanz in dem gedachten Falle dem eigenen Lande zu Gute

Ferner ist die wahrscheinliche Vermehrung des Absatzes nach den übrigen Häfen des Vereins in Anschlag zu bringen. Nach der Einführung des Systems der Gegenseitigkeit für den Verein würden nämlich, wie mehrerwähnt, die Zufuhren von außereuropäischen Artikeln rc. zum Consumo des Vereins aus Großbritannien ganz, aus Frankreich größtentheils aufhören, und entweder durch directe oder durch Zufuhren aus Vereinshäfen zu ersetzen sein.

Die Einfuhr in Stettin in 1838 betrug nach der in dem Berichte des Herrn John Bowring S. 39 des Anhanges mitgetheilten Tabelle:

Aus Großbritannien	£ 251,000
» Frankreich	» 122,000
	£ 373,000

Nach der in demselben Berichte S. 19 des Anhanges mitgetheilten Tabelle bestand in 1838 die Totalausfuhr Großbritanniens nach Preußen von £ 584,851, zum Betrage von £ 386,368 aus Colonialen und fremden Waaren. Wende dies Verhältniß auf die Einfuhr in Stettin an, ergiebt . . . . £ 166,000

Aus Frankreich betrug die Einfuhr £ 122,000; da darunter viel Wein gewesen sein dürfte, so nehme nur ein Viertel für Colonialen an, oder . . . . . » 34,000

Betrag der Einfuhr Stettins in 1838 an außereuropäischen Artikeln rc. aus Großbritannien und Frankreich . . . . £ 200,000

---

kommt, bei directer Einfuhr noch folgender Vortheil erwachsen, als: auf das Gesammtquantum ersparte Fracht und Assecuranz von den indirecten Häfen nach Hamburg; dann auf 6 Mill., welche Transito waren, der ersparte Verdienst Hamburgs bei der seitherigen Spedition, so wie endlich auf 4¾ Mill., welche in Hamburg umgesetzt wurden, ersparte Einkaufscommission, Courtage und Arbeitskosten in den erwähnten Häfen, so wie der Verdienst des hamburger Importeurs auf die Einfuhr aus letztern.

welche, da nämlich diese Einfuhr sämmtlich zum Consumo der Vereinsländer ihre Verwendung finden dürfte, durch anderweitige Zufuhr zu ersetzen ist.

Unter Berücksichtigung aller Umstände glaube ich, darf man für Hamburg einen Antheil an dem Ersatze dieses Ausfalles von £ 200,000, zum Betrage von etwa ein Drittel in Aussicht stellen,

oder	Bco. ℔ 900,000		
Den darauf zu berechnenden Gewinn schätze ich:			
für Verdienst des Importeurs	3 pCt.		
» Kosten eingehend . . .	1½ »		
» Courtage	1 »		
» Zoll aus und ein . . .	½ » *)		
» Verdienst des Exporteurs	2 »		
» Kosten und Gewinn auf Assecuranzen ausgehend	1½ »		
		9½ pCt.	Bco. ℔ 85,500
Für sämmtliche übrigen Ostseehäfen des Vereins glaube ich ungefähr die Hälfte der stettiner Einfuhr anschlagen zu dürfen; ergiebt . . .			» 42,750
Betrag des Gewinnes, welcher Hamburg aus der Vermehrung des Absatzes außereuropäischer Artikel ꝛc. nach den übrigen Häfen des Vereins erwachsen dürfte, **)			Bco. ℔ 128,250

*) Der Anschlag des Zolles ist im Debet und Credit des Calculs beibehalten, indem die bestehenden Verhältnisse demselben zu Grunde liegen.

**) Eine Vermehrung des Absatzes nach den Nordseehäfen des Vereins schlage ich nicht an, da das, was etwa Bremen, Emden u. s. w. nach Einführung des Systems der Gegenseitigkeit an außereuropäischen Artikeln ꝛc. von Hamburg

Transport	Bco.₰ 128,250
Füge hinzu: Betrag des S. 38 berechneten Gewinnes durch Belebung des directen Handels ꝛc.	» 742,500
Das Total des Gewinnes für Hamburg in Folge der Vortheile, welche dem auf fragliche Weise bedingten Anschlusse dieser Stadt an den Zollverein für den Handel derselben unmittelbar zu entnehmen sind, ist demnach jährlich auf . . . . anzuschlagen.	Bco.₰ 870,750
Dagegen der S. 33 berechnete Verlust	» 751,666
Mehrbetrag des jährlichen Gewinnes	Bco.₰ 120,000

Aus Vorstehendem ergiebt sich, die Richtigkeit der Berechnungen vorbehalten, daß die Vortheile, welche aus dem Anschlusse Hamburgs an den Zollverein für seinen Handel unmittelbar hervorgehen, die denselben im Falle des Anschlusses treffenden Nachtheile zu überwiegen versprechen. Was auf der einen Seite verloren geht, wird auf der andern mehr als gewonnen.

Verspricht aber der Anschluß Hamburgs seinem Handel mittelbar nicht noch andere Vortheile? Wenn das oft erwähnte System eine Zunahme der Rhederei zur Folge hat, wie solches von niemand in Zweifel gezogen wird (wennschon über die wahrscheinliche Größe der Zunahme Meinungsverschiedenheit Statt finden mag), wenn durch den Anschluß der Seeküste an den Verein, den Häfen die Fabriken wiedergegeben werden, zu welchen ihre Lage sie berechtigt, sollte davon nicht mit Recht ein fernerer Aufschwung des Handels Hamburgs im Allgemeinen

mehr nehmen dürfte, gegenseitig durch vermehrte Einfuhr Hamburgs aus Bremen an dergleichen Artikeln ausgeglichen werden möchte.

zu erwarten sein? Hat die Zunahme der Rhederei nicht schon an sich eine Zunahme des Handels durch vermehrten Schiffsbau, vermehrte Ausrüstungen u. s. w. zur Folge? Ist aber nicht außerdem von einer Zunahme der Rhederei, vermehrte Ausfuhr der Producte, namentlich der Fabrikate Deutschlands nach außereuropäischen Märkten zu erwarten? Wer ist mehr bei Zunahme einer solchen Productenausfuhr interessirt, der deutsche oder der fremde Rheder? Wer von beiden steht in näherer Beziehung zu den Producenten? Ist endlich, wenn die noch übrigen Zolllinien fallen, welche deutsche Staaten von deutschen Staaten trennen, wenn das ganze Norddeutschland ein Handelsgebiet bildet, wenn der Industrie Deutschlands durch Annahme des fraglichen Systems der fehlende Schutz zu Theil geworden, ist davon nicht eine Hebung des Wohlstandes der Gesammtheit zu erwarten, dessen Rückwirkung auf den Handel Hamburgs nicht ausbleiben kann?

Aehnliche Befürchtungen, wie bei dem Anschlusse Hamburgs an den Verein in Betreff seines Handels scheinen seiner Zeit bei dem Anschlusse Sachsens in Bezug auf die Leipziger Messe Statt gefunden zu haben, und wie sind sie in Erfüllung gegangen?

Nicht als Beweis des Ungrundes jener Befürchtungen, sondern um zu fortgesetztem Forschen aufzufordern, citire ich hier aus dem dem allgemeinen Berichte des Herrn John Bowring angehängten Berichte über die Leipziger Michaelis-Messe von 1839, S. 51 des Anhanges:

"Der deutsche Zollverein, dessen Gründung für Deutschland "eine neue Handelsepoche hervorgerufen hat, deren Resultate "nicht völlig vorausgesehen werden konnten, hatte bei manchen "unterrichteten und bei dem Handel Leipzigs interessirten Männern "die Furcht erregt, daß das neue System, wenn auch für die "Fabrik- und Handels-Interessen Deutschlands im Allgemeinen "vortheilhaft, doch einen höchst nachtheiligen Einfluß auf den

"Leipziger Handel im Besondern ausüben möchte, durch eine "wesentliche Beeinträchtigung, wenn nicht gänzliche Vernichtung "der Messen, denen die Stadt ihre Stellung in der Handels- "welt verdankt. Der Erfolg scheint jedoch zu zeigen, daß der "Zollverein eine, der vermutheten geradezu entgegengesetzte Wir- "kung gehabt hat; weit entfernt, Ursache des Verderbens der "Leipziger Messe zu seyn, ist er gerade das, was nothwendig "war, um ihrem Verfall entgegenzuwirken; indem er den "innern Verbindungen mit den verschiedenen deutschen Staaten "einen unermeßlichen Aufschwung giebt, entschädigt er Leipzig "für seine Verlüste wegen Abnahme seines Handels mit fremden "Ländern."

In obiger Zusammenstellung sind an Vortheilen, welche von dem auf fragliche Weise bedingten Anschlusse Hamburgs für seinen Handel zu hoffen sind, nur die den bestehenden Verhältnissen zu entnehmenden berücksichtigt. Wie aber, falls der Zollverein es nach dem Anschlusse Norddeutschlands dem Interesse der Gesammtheit entsprechend finden sollte, den Zoll auf Baumwollen-Garn auf eine Stufe zu erhöhen, um den Ausschluß des ausländischen Fabrikats zu bewirken, oder auch nur dessen Concurrenz zu erschweren? Daß von einigen Seiten auf letztere Aenderung hingearbeitet wird, erhellt aus folgendem Auszuge aus einem Briefe des Herrn John Bowring an Lord Palmerston, mitgetheilt in dessen Bericht, S. 46 des Anhanges, woselbst es folgendermaaßen heißt:

"Ich bin daher ernstlich der Meinung, daß wenn nicht eilig Maaßregeln ergriffen werden, den Mechanismus des Zollvereins zur Freisinnigkeit zu leiten, er ein furchtbares Werkzeug zur allmähligen Ausschließung aller britischen Manufacturen aus Deutschland werden wird.

"Ew. Herrlichkeit werden aus dem, was ich anzugeben im Begriff bin, ersehen, wie viel Grund zur Befürchtung bei den Tendenzen des Zollvereins vorhanden ist. Baden hat beim

Congreß eine Erhöhung der Zölle auf Baumwollen-Twist verlangt, einen Artikel, dessen zunehmende Ausfuhr aus Großbritannien dazu gedient hat, die Verringerung der Versendungen von Baumwollen-Zeugen auszugleichen. Zuerst stand Baden allein; dann verband sich damit Sachsen, dessen Spinner erklären, der Ruin stehe ihnen nahe bevor, dann Würtemberg und Kurhessen. So haben sich hier also schon vier Staaten gegen einen der wichtigsten Zweige unserer National-Industrie verbündet. Ich freue mich, sagen zu können, daß es erfolglos war; aber der Versuch wird gewiß wiederholt werden."

Ohne ein Urtheil über das Ersprießliche einer Erhöhung des Zolles auf Baumwollen-Garn zu wagen, möchte hier eine Schätzung des Gewinnes nicht ungeeignet sein, welcher Hamburg aus derselben bei stattfindender Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen wahrscheinlicher Weise erwachsen würde.

Laut der dem Buche "Ueber Hamburgs Handel" S. 103 beigefügten Uebersicht der Einfuhr in Hamburg betrug diejenige

von Baumwollen-Garn in 1838	34,500,000	℔
Ziehe davon ab ⅓, als denjenigen Theil, welcher in Ländern außerhalb des Vereins seine Verwendung finden dürfte	11,500,000	»
Bleiben zum Consumo des Vereins	23,000,000	℔

Nehme ich an, daß bei dem Spinnen der Baumwolle durchschnittlich circa 20 pCt. abfallen, so würden diese 23 Mill. ℔ Garn ein Quantum von etwa 29 Mill. ℔ Baumwolle darstellen. — Angenommen demnächst, daß der Zoll auf Garn auf eine Stufe erhöht würde, um das ausländische Fabrikat ganz auszuschliessen und ferner, daß der Consumo von Garn in Folge dieser Ausschließung nicht abnähme, so würden im Falle von Gegenseitigkeit in den bewußten Gesetzen, sämmtliche 29 Mill. ℔ Baumwolle mehr oder weniger durch directe Importen aus den Productionsländern zu ersetzen, und da das in Hamburg eingeführte Quantum Baumwollen-Garn fast sämmtlich Transito durch-

ging, für diese Stadt, abgesehen von der ihrer Rhederei daraus erwachsenden Beschäftigung, folgender Gewinn in Anspruch zu nehmen sein, als: . . . . 29,000,000 ℔

à 6 ß . . . . Bco.℔ 10,875,000

Darauf:

Verdienst des Importeurs	3 pCt.
Arbeitskosten eingehend	1½ »
Courtage	1 »
Zoll aus und ein	½ »
Verdienst des Exporteurs	2 »
Kosten ausgehend	1 »
	9 pCt.
Ziehe ab:	
Verdienst bei der seitherigen Spedition des Garns	1½ »
	7½ pCt.

Auf obige Bco.℔ 10,875,000 ergiebt . . . . Bco.℔ 815,625 als jährlicher Gewinn, welcher Hamburg aus der in Rede stehenden Maaßregel erwachsen dürfte. Diese Summe erleidet eine Ermäßigung je nach der größern oder geringern Ausschließung des ausländischen Fabrikats, so wie im Falle einer Abnahme des Consumo's von Garn.

Völlig bewußt bin ich mir, daß den verschiedenen Schätzungen, welche zur Beweisführung der Richtigkeit der Eingangs aufgestellten Behauptung gewagt wurden, mehr oder weniger der Einwurf der Willkür zu machen ist, und daß es der Ueberzeugung des Lesers überlassen bleiben muß, in wie fern derselbe in jenen Schätzungen eine Beweiskraft finden wird, oder nicht. Wie gewagt solche indessen auch sein mögen, so scheint mir doch die Behauptung der Gegner, daß die Totalität des Handels Hamburgs in mehrgedachten Fällen eine Beeinträchtigung erleiden wird, ohne dieselbe irgend wie auf Zahlen zurückzuführen, noch gewagter. Daß jene Schätzungen dem Irrthume auf viele

Weise ausgesetzt sind, wird niemand in Abrede stellen, und eben aus diesem Grunde kann eine scharfe Prüfung und Berichtigung derselben nur erwünscht sein. Veranlaßt ward der Versuch der erwähnten Beweisführung durch den Wunsch, die Ueberzeugung zu verbreiten, daß der auf mehr gedachte Weise bedingte Anschluß Hamburgs an den Verein, statt die Totalität seines Handels mit Nachtheilen zu bedrohen, vielmehr zu der Hoffnung eines größern Aufschwunges desselben berechtigt.

* * *

Allgemeine Bemerkungen in Bezug auf den Anschluß Hamburgs.

Von Gegnern des Anschlusses ist die Frage aufgeworfen, warum die Discussion über denselben nicht hinausgeschoben werde, bis erst die Möglichkeit zum Anschlusse vorhanden ist, bis nämlich die übrigen Staaten Norddeutschlands dem Vereine beigetreten sein oder zu gleicher Zeit beitreten werden, worauf ich mit der Frage antworten möchte, aus welchem Grunde sollte die Discussion aufgeschoben werden? *) Mir ist jene erste Frage um so weniger verständlich, als gleichzeitig mit derselben der Wunsch ausgedrückt ward, daß über die fernere innige vertragsmäßige Verbindung Hamburgs mit dem Zollvereine zeitig und wohlbedacht Unterhandlungen gepflogen werden mögen. Was könnte solchen Unterhandlungen dienlicher sein, als eine frühzeitige öffentliche Besprechung der Punkte, welche bei denselben in Betracht kommen dürften? Sollte aber die Möglichkeit, daß der Staatswille Hamburgs den Anschluß früher oder

*) Zur Steuer der Wahrheit ist zu bemerken, daß die Discussion über den Anschluß nicht von Freunden desselben angefangen ward, sondern daß dies von den Gegnern geschah, deren Aeußerungen die Schriften der erstern hervorriefen.

später wünschenswerth erachte, dabei etwa nicht in Betracht kommen? Welcher Nachtheil kann daraus entstehen, wenn Ueberzeugungen in dieser Beziehung frühzeitig ausgesprochen werden? Sind sie irrig, so wird gerade dadurch Gelegenheit gegeben, sie zu berichtigen. Sind sie aber richtig, so können sie begreiflicher Weise nie frühzeitig genug ausgesprochen werden, wie denn überhaupt die öffentliche Besprechung von Maaßregeln zu einer Zeit, wo solches mit Ruhe und Besonnenheit geschehen kann, dem Gemeinwohl dienlicher sein dürfte, als die Hinausschiebung auf den bedenklichen Augenblick der factischen Nothwendigkeit solcher Maaßregeln. In dem vorliegenden Falle dürfte denkbarer Weise aber die Möglichkeit des Anschlusses Hamburgs mit der Nothwendigkeit zusammentreffen.

Ein von den Gegnern als für sie sprechend hervorgehobener Umstand ist derjenige, daß die betreffenden Regierungen zu der Vermuthung, daß sie den Anschluß Hamburgs wünschenswerth halten, keine Veranlassung gegeben haben. Abgesehen von der Frage der Richtigkeit des Factums, möchte demselben indessen nur dann ein Beweis für die Richtigkeit der Ansichten der Gegner zu entnehmen sein, falls es erwiesen, daß der Nichtäußerung der Wünsche abseiten der betreffenden Regierungen das Nichtvorhandensein derselben zum Grunde liegt und in letzterm Falle, daß das Nichtvorhandensein dieser Wünsche dem Gesammtwohle entspricht. Nun ist es zwar anzuerkennen, daß Regierungen im Besitze von Informationen sind, welche den Privaten abgehen; keine einigermaaßen aufgeklärte Regierung dürfte indessen geneigt sein, für sich das Prädicat der Unfehlbarkeit in Benutzung der ihr zu Gebote stehenden Information in Anspruch zu nehmen. Denkbar wäre es in dem vorliegenden Falle aber, daß die betreffenden Regierungen keine Wünsche geäußert haben, so lange sie etwa der Ansicht sein mußten, daß solche in den von denselben zunächst berührten Ländern gar keinen Anklang finden würden. Endlich aber scheint es Princip des Zollvereins zu sein, daß nicht

von ihm die Aeußerung der Wünsche zu einer Verbreitung desselben ausgeht, sondern dies den Staaten, welche aufgenommen zu werden wünschen, überlassen bleibt. Wenigstens spricht für diese Annahme der Artikel 38 des Zollvereinigungsvertrags: "Für "den Fall, daß andere deutsche Staaten den Wunsch zu erkennen "geben sollten, in den durch gegenwärtigen Vertrag errichteten "Zollverein aufgenommen zu werden, erklären sich die hohen "Contrahenten bereit, diesem Wunsche, so weit es unter gehöriger "Berücksichtigung der besondern Interessen der Vereinsmitglieder "möglich erscheint, durch desfalls abzuschließende Verträge Folge "zu geben."

Von Gegnern des Anschlusses ist demnächst die Festigkeit in den angenommenen Grundsätzen der hamburgischen Handelspolitik gerühmt, und dieselbe als durch den Anschluß gefährdet bezeichnet. Wer wollte jene Festigkeit verkennen, so weit sie von der Gesetzgebung Hamburgs abhängig ist? Wer wollte aber auch verkennen, daß Hamburg keine Handelsmacht bildet, wie solches etwa der deutsche Zollverein thut und daß sein Handel, trotz der Festigkeit in seinen eigenen Grundsätzen, den Einwirkungen der Bestimmungen eben jener Macht auf die mannigfachste Weise Preis gegeben ist, wie solches die Erfahrung des Tractats des Zollvereins mit Holland lehrt? Zwar gelang es der Diplomatie Hamburgs, seit dem Abschlusse dieses Tractats ein demselben entsprechendes Uebereinkommen mit dem Zollvereine zu treffen, ohne daß solches indessen im Stande gewesen wäre, den Statum quo vor dem Abschlusse des holländischen Tractats, herzustellen. Wird es demnächst jener Diplomatie gelingen, die Ansprüche, welche die Häfen und Handelsstädte des Zollvereins auf eine Bevorzugung machen, zu beseitigen, oder ist nicht vielmehr erst dann eine wahre Festigkeit in den Grundsätzen des hamburger Handels zu hoffen, wenn das ganze Gewicht Hamburgs, welches ihm seine Stellung als erster Handelsplatz des Continents verleiht, sich in den Bestimmungen der

Gesetzgebung des deutschen Zollvereins, nach dem Anschlusse an denselben, geltend zu machen Gelegenheit hat? Ist für Hamburg, so lange es sich nicht anschließt, durch einen Tractat mit dem Vereine, als zwischen zweien in ihrer Gesetzgebung unabhängigen Handelscorporationen, ein gleich großer Einfluß auf jene Bestimmungen zu hoffen?

Endlich ist von Gegnern des Anschlusses die Erhaltung der Neutralität der Hansestädte für den Fall eintretender Kriege, in so fern solche auch Seekriege sind, als im Interesse Deutschlands wünschenswerth und dieselbe als durch den Anschluß gefährdet dargestellt worden. In letzterm Punkte beipflichtend, in so fern von einem von der Annahme gemeinsamer Schifffahrtsgesetze begleiteten Anschlusse die Rede ist, welcher einverstandener Weise eine gemeinsame Flagge voraussetzt, muß ich die Richtigkeit der Ansicht in Abrede stellen, daß die fragliche Neutralität im Interesse Deutschlands liege, so wie, daß dieselbe, festgestellt wie sie in frühern Jahren war, mit dem Gedanken einer Einheit Deutschlands vereinbar sei. Zwar ist es einzuräumen, daß besagte Neutralität in jenen Jahren, in Fällen von Seekriegen, den Fortgang des auswärtigen Handels Deutschlands sicherte. Sie that dies aber nur so lange, als sie von fremden Mächten respectirt ward, was von dem guten Willen derselben abhängig war. Abgesehen von der hieraus hervorgehenden Unsicherheit, hatte jene Neutralität, da sie nicht etwa durch den Gesammtwillen der Nation festgestellt war, den Nachtheil, daß sie die Einheit Deutschlands beeinträchtigte. Mangel an Einheit aber bot fremden Mächten stets das Mittel dar, Deutschland mit Krieg zu überziehen, in welchem Falle die Zeit nicht ausblieb, den Vortheil des anfänglichen Fortganges des Handels Deutschlands mit Wucher zurückzufordern, wie solches in den Jahren 1806 bis 1814 seine Bestätigung finden dürfte. — Die Neutralität der Hansestädte ward denselben seither von fremden Mächten als eine Gunst gestattet, deren

Gewährung mit ihrem eignen Vortheile zusammentraf und deren Erhaltung von dem guten Willen jener Mächte abhängig war. Das vereinte Deutschland dagegen, falls es sich der naturgemäßen Allianz seiner Vorländer, Holland, Belgien und Dänemark und selbst der übrigen Theile Scandinaviens, mit andern Worten, der Allianz der Gesammtheit germanischer Völker bedient,*) ist es nicht stark genug, für die Gesammtheit Neutralität zu erzwingen, oder auch, im Falle eines Krieges, an welchem Theil zu nehmen es sich nicht erwehren kann, seinem Handel Schutz zu gewähren?**) Ist denn ein solcher durch Macht gesicherter Zustand, an welchem ganz Deutschland Theil nimmt, nicht vorzuziehen einem Zustande, dessen Basis Schwäche ist? Ist es naturgemäß, daß die Küsten Deutschlands jedem Angriffe Preis gegeben sind, während zum Schutze der Landgrenzen die äußersten Kräfte aufgeboten werden? Ist endlich das Bewußtsein, daß die Schiffe Deutschlands der Gnade anderer Nationen die Erlaubniß zur Beschiffung der Meere verdanken, der Entwickelung deutschen Volksthums förderlich; ja ist es der Entwickelung des menschlichen Geschlechts zusagend, daß einer Nation die ausschließliche Beherrschung der Meere eingeräumt ist?

---

*) Schon früher ist darauf aufmerksam gemacht worden, daß die vereinigten Staaten Nordamerika's, welche das System der Gegenseitigkeit befolgen, sich bei Annahme desselben Systems abseiten des Zollvereins, der verwandten Grundsätze wegen, zu letzterm hingezogen fühlen dürften.

**) Es ist in neuerer Zeit die Ansicht geäußert worden, daß Regierungen und Völker so große Fortschritte in der Bildung gemacht und ihr Interesse zu gut haben erkennen lernen, als daß ferner im Falle eines Krieges eine Belästigung des Handels zu befürchten, und daß es deßhalb überflüssig wäre, sich um die Mittel des Schutzes für denjenigen Deutschlands zu bekümmern. Sollte sich dies als Wahrheit herausstellen, was indessen wohl zu bezweifeln sein möchte, so würde damit jedes Argument gegen den Anschluß der Hansestädte, welches aus der gefährdeten Neutralität derselben hergeleitet ist, geschlagen sein.

Das Behaupten der neutralen Flagge der Hansestädte dürfte aber nur dann mit der Einheit Deutschlands vereinbar sein, wenn Jene durch den Willen der Gesammtheit festgestellt ist. Ob es denkbar, daß Letzteres je geschehen wird, mag dahin gestellt sein. Thatsächlich ist, daß die fragliche Neutralität augenblicklich nicht auf diese Weise festgestellt ist, eben so wenig als solches in der Vergangenheit je der Fall gewesen sein dürfte.

Zu Gunsten der Neutralität der Hansestädte hat man den Nutzen derselben für die allgemeinen Interessen des Welthandels geschildert, um in Kriegszeiten einen Handelsstaat zu haben, der unabhängig von dem Kriegswechsel zur nothwendigen Vermittlung des vielfach zerrütteten Handelsverkehrs der verschiedenen Nationen unter einander auf das einfachste die Hand bietet. Meiner Meinung nach, heißt dies: einem Kriege Vorschub leisten. Nicht aber danach trachten soll man, den Kriegszustand zu erleichtern; nein, dahin wirken, daß er im Interesse aller Völker unmöglich gemacht werde. Keinem Lande Europa's aber dürfte letztere Aufgabe näher gelegt sein, als Deutschland. Ist es Wahrheit, daß das vereinte Deutschland stark genug ist, seine Grenzen gegen jeden Feind zu schirmen, so ist ihm dadurch auch das Mittel an die Hand gegeben, jeden Landkrieg in Europa zwischen den Hauptnationen unmöglich zu machen.

Mag über mehrere der hier angeregten Punkte große Meinungsverschiedenheit Statt finden. Von geringem unmittelbaren Nutzen ist die Besprechung derselben, so lange es nicht erwiesen, daß die Neutralität der Hansestädte mit dem Grundvertrage des deutschen Bundes in Einklang zu bringen, und demnach die Feststellung derselben überhaupt ausführbar ist; eine Frage, in Bezug auf welche jedenfalls Zweifel zulässig erachtet werden dürften.

* * *

Allgemeine Bemerkungen in Bezug auf die Annahme des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen abseiten des deutschen Zollvereins, nach erfolgtem Anschlusse des gesammten Norddeutschlands.

Aus den S. 4 erwähnten Gründen ist es nicht die Absicht, hier das Wünschenswerthe dieser Annahme für das Gesammtwohl Deutschlands zu vertreten; wohl aber möchte die Erörterung der Frage nicht ungeeignet sein, ob die Annahme Statt finden kann, so lange Hamburg außerhalb der Zolllinie des Vereins bleibt, eine Frage, welche nicht wohl anders als verneinend zu beantworten sein dürfte. Erwägt man nämlich die S. 10 bezeichneten wesentlichsten Wirkungen des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen, so drängt sich die Frage auf, wie soll die Controlle über die Flagge, unter welcher, so wie über den Ort, von woher für den Verein Einfuhren auf der Elbe Statt finden, ausgeübt werden, wenn solches nicht in Hamburg geschieht, wenn Hamburg in der Bedeutung ein Freihafen bleibt, wie solches es augenblicklich ist, wo alle Waaren, gleich viel von woher, oder unter welcher Flagge eingeführt, gleich behandelt werden? Daß Hamburg auch im Falle des Anschlusses ein Freihafen bleiben soll, in der Bedeutung, wie etwa London es ist, d. h., daß alle Erzeugnisse der Welt, gleich viel wie eingeführt, daselbst niedergelegt werden dürfen, versteht sich von selbst. Es handelt sich hier nur um die Zulässigkeit jener Einfuhren zum Consumo der Vereinsstaaten.

Ausführbar wäre es zwar für den Verein, die Controlle über die Art der auf der Elbe Statt findenden Einfuhr an seinen Grenzen durch Certificate, wie in der Anmerkung zu S. 17 näher bezeichnet, auszuüben. Die damit verknüpften

Schwierigkeiten dürften indessen für alle Theile, namentlich auch für Hamburg, so drückend sein, um den Wunsch nach der Aufnahme dieser Stadt in die Zolllinie des Vereins allerseits lebhaft anzuregen.

Das Zweckdienliche der consequenten Durchführung des fraglichen Systems ist in Bezug auf die Schifffahrt nach Cuba in Zweifel gezogen und das Exempel Englands statuirt, welches es seinem Interesse angemessen zu halten scheine, die dem Auslande nachtheiligen Bestimmungen der spanischen Schifffahrtsgesetze nicht durch Repressalien zu erwiedern. Ganz abgesehen davon, in wie fern es für Deutschland zweckdienlich sein mag oder nicht, jene Repressalien anzuwenden, stimmt obige Vermuthung in Bezug auf England nicht mit einer Aeußerung des Lord Palmerston in einer Debatte des Unterhauses über die Handelsverhältnisse Englands, am 22. Juli 1840. Derselbe sagt in Bezug auf Spanien: "With regard to Spain, he believed, that the board of trade had not yet issued directions for any retaliatory proceedings against the shipping of that country. But if such directions had been delayed, there were circumstances in the peculiar situation of that country, which accounted for our forbearance. These circumstances however had now ceased to operate, — the civil war, which had so long desolated Spain, had been brought to a termination. The time was therefore now come, in which we could call upon Spain to liberalize her system of navigation or to meet those retaliatory measures, which we could apply and which we should be justified in applying," *)

---

*) "Was Spanien betreffe, so glaube er, daß das Handelsministerium noch keine Repressalien gegen die Schifffahrt jenes Landes angeordnet habe. Aber, falls diese aufgeschoben wären, so seien es Umstände in der besondern Lage jenes Landes, welche unserer Nachsicht zum Grunde lägen. Diese Umstände hätten indessen jetzt zu wirken aufgehört, —

woraus zunächst hervorgeht, daß der ungeordnete politische Zustand Spaniens England seither davon abgehalten hat, jenes Land unter Androhung von Repressalien zur Ermäßigung seiner Schifffahrtsgesetze aufzufordern, ohne zu der Vermuthung zu berechtigen, daß England es seinem Interesse angemessen halte, dieselben unerwiedert zu lassen.

Nicht ungeeignet möchte es sein, hier die Mittheilung der von Herrn John Bowring in seinem mehrerwähnten Berichte über das System der Gegenseitigkeit im Allgemeinen geäußerten Ansicht folgen zu lassen. Derselbe sagt S. 63:

"Es ist öfter angeführt, die Verbindung der Hansestädte mit dem Zollvereine, mit andern Worten, das Bündniß einer starken politischen Macht mit einem großen Seehandelsinteresse, würde Deutschland solche Mittel verschaffen, durch Drohungen und Repressalien zu wirken, daß es andere Länder zur Annahme einer liberaleren Gesetzgebung zwingen könnte. Allein darauf ist genügend geantwortet, daß von allen Einflüssen derjenige feindseliger Repressalien der gefährlichste, unsicherste und den friedlichen Tendenzen der Zeit widersprechendste sei. Eine weise Regierung ist die erste, ein Retorsionssystem *) aufzugeben, die letzte, es anzunehmen; denn Retorsion geschieht nie ohne Störung und Selbstopfer, sie setzt die schlechtesten Leidenschaften in Bewegung und erzeugt oft bei dem Nachjagen nach einem vorübergehenden und zweifelhaften Gute dauernde und unheilbare Uebel."

---

der Bürgerkrieg, welcher Spanien so lange verwüstet habe, sei zum Schluß gebracht. Die Zeit sei daher nun gekommen, um Spanien auffordern zu können, liberalere Schifffahrtsgesetze anzunehmen, oder auf diejenigen Repressalien gefaßt zu sein, welche wir anwenden könnten, und die anzuwenden wir berechtigt sein würden."

*) Das System der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen ist ein Retorsionssystem.

Kein Recht mag man haben, die Aufrichtigkeit des Herrn John Bowring zu bezweifeln, dennoch hat man bei Würdigung vorstehender Aeußerung (welche übrigens die Befähigung Deutschlands, andere Länder zur Annahme einer liberaleren Handelsgesetzgebung zu zwingen, nicht in Abrede stellt) nicht außer Acht zu lassen, daß sie von einem Bürger des Landes kommt, welches, so lange es bei seinen Gesetzen verharret, mehr als jedes andere durch Annahme des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen für die Handelsbeziehungen Deutschlands leiden dürfte, und deßhalb die die Möglichkeit jener Annahme bedingende Vereinigung Deutschlands nicht gleichgültig ansehen kann.

In dieser Beziehung ist eine Aeußerung des Sir Alex. Ferrier, britischen Consuls in Rotterdam, nicht ohne Interesse. Solche findet sich in den dem bewußten Berichte des Herrn Bowring angehängten Bemerkungen über den Handelsvertrag zwischen den Niederlanden und dem deutschen Zollvereine, S. 71 des Anhanges, verzeichnet.

Derselbe schließt jene Bemerkungen mit den Worten: "Ueber den Weg, welchen bei so bewandten Dingen Hannover und die Hansestädte befolgen werden, herrscht große Ungewißheit; für Großbritanniens Handelsinteressen scheint es jedoch von der allerhöchsten Wichtigkeit zu sein, daß kein Mittel unversucht gelassen werde, die genannten Staaten, und eben so auch Belgien, vom Eintritte in den Zollverband abzuhalten, — aus Gründen, die zu klar sind, um der Erörterung zu bedürfen" u. s. w.

Jedenfalls dürfte Herr Bowring von dem Scheine einer Inconsequenz nicht freizusprechen sein, indem derselbe den in dem obigen Citate enthaltenen Tadel des Systems der Gegenseitigkeit in seinem Berichte nur da ausspricht, wo es sich um den Anschluß der Hansestädte an den Zollverein, um die Anwendung jenes Systems auf die Schifffahrtsgesetze handelt, während derselbe gleichzeitig anerkennt, daß der der Annahme

dieses Systems zum Grunde liegende Zweck, "der Selbstvertheidigung gegen die Gesetzgebung anderer Völker," dem Zollvereine schon in seiner bisherigen Wirksamkeit keineswegs fremd ist. Der Beweis dieser Anerkennung liegt in den folgenden, dem fraglichen Berichte, S. 3, entnommenen Worten des Herrn John Bowring:

"Während einerseits der Zollverein sich als eine Maaßregel "der Selbstvertheidigung darstellt gegen die feindselige Gesetz"gebung fremder Völker, darf man andrerseits" u. s. w.

Schwerlich dürfte es viele Theilnehmer der in erwähntem Citate enthaltenen Ansicht des Herrn B. geben, daß in dem einfachen Vergelten des Gleichen mit Gleichem, wie solches der Grundsatz des Systems der Gegenseitigkeit ist, "feindselige, den friedlichen Tendenzen irgend einer Zeit widersprechende Repressalien" zu erkennen sind.

Dem sei indessen, wie ihm wolle, verdient die Anwendung jenes Grundsatzes der Vergeltung Tadel, so trifft dieser den Zollverein in seiner bisherigen Wirksamkeit eben so sehr als die empfohlene Erhöhung derselben.

Bekannt ist es, daß die von Herrn B. ausgesprochene Ansicht, "eine weise Regierung sei die erste, ein Retorsionssystem aufzugeben," den Handlungen der britischen Regierung, gleich derjenigen fast aller Schifffahrt treibenden Länder, sei es aus welchen Gründen es wolle, bisher nicht zur Richtschnur gedient hat, wie solches in Betreff Großbritanniens durch die S. 53 erwähnte Aeußerung in Bezug auf die spanischen Schifffahrtsgesetze seine Bestätigung erhält.

Beachtenswerth sind für die vorliegende Frage folgende Aeußerungen des Lord Palmerston in der obenerwähnten Debatte in Bezug auf das System von Differenzzöllen oder Zöllen, welche einem Verbote gleich kommen. (Wohl zu unterscheiden von dem System der Gegenseitigkeit. Ersteres, wenn es, wie im Falle Großbritanniens ohne entsprechende Provocation anderer

Nationen angewandt wird, begünstigt die eigene Industrie auf Kosten derjenigen der Länder, welche keine Gegenmaaßregeln ergreifen. Letzteres vergilt nur Gleiches mit Gleichem.) Die Aeußerungen lauteten:

"It was idle to suppose, that any one country could adopt a system of discriminating or of prohibitory duties with advantage to itself; for if so every country would adopt a similar system. The fact was and it was happily undisputed, that such a system was as injurious to the country, which adopted it, as it was to the country, against which it was levelled; and it was only necessary, to let a country taste the bitter fruits of such a mistaken policy, to bring it to the adoption of a better system." *)

Höchst bemerkenswerth sind die Schlußworte in dem Munde eines Ministers des Landes, welches mehr als irgend ein anderes das von demselben bezeichnete System befolgt, wenn auch weniger unter dem Namen von Differenzzöllen oder Zöllen, welche einem Verbote gleich kommen, als unter dem Namen von Navigationsgesetzen. **) Zwar lassen jene Worte den Sinn zu,

---

*) "Es wäre eitel, zu glauben, daß irgend ein Land durch die Annahme eines Systems von Differenzzöllen oder Zöllen, welche einem Verbote gleich kommen, im Vortheil sein könne; da in diesem Falle jedes Land ein ähnliches System annehmen würde. Der Thatbestand sei, und glücklicher Weise werde es nicht bestritten, daß ein solches System dem Lande, welches es anwende, gleich nachtheilig sei, als dem Lande, gegen welches es gerichtet sei; und man brauche nur ein Land die bittern Früchte einer solchen falschen Politik schmecken zu lassen, um es zur Annahme eines bessern Systems zu bewegen."

**) Die in dem britischen Tarife enthaltenen Differenzzölle oder Zölle, welche einem Verbote gleich kommen, bezwecken nicht den Schutz der britischen Flagge, welcher die Navigationsgesetze denselben hinlänglich bereiten, sondern die Begünstigung anderer Zweige der heimischen oder Colonialindustrie. Folgendes sind einige der Bestimmungen jenes Tarifs, welche

daß das gerügte System dem dasselbe anwendenden Lande auch ohne Erwiederung abseiten des Landes, gegen welches solches gerichtet ist, bittere Früchte trage; da England aber die Früchte seiner Navigationsgesetze seit 200 Jahren genossen, ohne derselben überdrüssig zu werden, so dürfte man berechtigt sein, jenen Worten den gleich nahe liegenden Sinn unterzulegen, daß die Frucht nur durch Anwendung von Repressalien abseiten des beeinträch-

---

für Deutschland das nächstliegende Interesse haben, als: der Zoll auf Balken, ohne Bestimmung des Ortes, von woher eingeführt, beträgt in England 2 £ 15 s. pr. load, dergleichen von einer britischen Besitzung in Amerika eingeführt, 10 s. pr. load. Der Zoll auf Getraide variirt nach Maaßgabe der Preise in England und schließt in gewöhnlichen Jahren durch seine Höhe die Einfuhr des fremden Erzeugnisses aus. Auf folgende Artikel lasten die beibemerkten Zölle, als: Hopfen 8 £ 11 s. pr. Cwt., Saatöle 39 £ 18 s. pr. Tun, Thran fremder Fischerei 26 £ 12 s. pr. Tun, Fabrikate 15 bis 50 pCt., welche in den meisten Fällen einem Einfuhrverbote gleich kommen. Einzuführen verboten sind: Vieh, frisches Fleisch, die meisten Sorten Fische, darunter namentlich Heringe. Wegen der Bestimmungen der Navigationsgesetze Großbritanniens siehe: "Für die Ausbreitung" rc. S. 10 bis 12.

Mag das Gehässige, Unproductive und durch Hervorrufung von Retorsionen anderer Länder sowohl, als durch Vertheuerung der ersten Lebensbedürfnisse Schädliche der erwähnten und ähnlichen Zölle des britischen Tarifs von einem Theile der britischen Nation erkannt, und dieser in Folge dessen bemüht sein, den Staatswillen Britanniens auf eine Ermäßigung derselben hinzuleiten. Die in Deutschland, namentlich in Hamburg, aufgestellte Lehre, daß unter allen Umständen die Industrie eines Landes dort am besten gedeihe, wo dieselbe jeglichen Schutzes, jeglicher Fürsorge der Regierung entbehrt, scheint bis jetzt in England keinen Eingang gefunden zu haben. Jedenfalls ward dieselbe nicht von Herrn Huskisson getheilt; ja es theilte dieser Staatsmann nicht einmal diejenige, daß Schutzzölle einem Lande schädlich, daß Einfuhrzölle überhaupt nur als Mittel zur Staatseinnahme anzuwenden sind, darf man nämlich in dieser Beziehung Aeußerungen lebender Staatsmänner als Autorität erkennen. Unter Andern sagte Lord John Russell in einer Debatte des Unterhauses in Bezug

tigten Landes ihre Bitterkeit erhält. Ist letzteres Verständniß aber das richtige, so enthalten jene Schlußworte für Deutschland die directe Aufforderung, Englands System durch Gegenseitigkeit zu begegnen, und es dadurch zur Annahme liberalerer Grundsätze zu veranlassen.

---

auf den Handel der auswärtigen britischen Besitzungen, vom 6. April 1841:

"He quite agreed with the right honourable gentleman, who had spoken last, that the policy of Mr. Huskisson was not that of entire free trade, but that of protection. Mr. H. proposed to give a certain protection to the manufacturing and other interests of the country, but not of so immoderate a character as to set all competition at defiance. He did not say: ""You shall have certain prohibitions and, however bad the articles, the people of the united kingdom shall consume them,"" on the contrary he said: ""I will do away with prohibitions, but I will give such a protection, as may enable the silk manufacturer to compete with the foreign manufacturer of the same article."" Such, he conceived, was the principle of Mr. H.'s protection," *) woraus hervorgeht, daß Herr Huskisson nicht die Anwendung von Schutzzöllen überhaupt, sondern die fehlerhafte Anwendung derselben tadelt.

Bemerkenswerth ist, daß die neuern Anträge der britischen Minister zur Erleichterung des auswärtigen Handels sich auf eine Modification der Einfuhrzölle beschränken und der das Ausland so drückenden Schifffahrtsgesetze nicht gedenken.

---

*) "Er sei mit dem sehr verehrlichen Herrn, welcher zuletzt gesprochen habe, völlig einverstanden, daß die Politik des Herrn Huskisson **nicht** diejenige vollkommen freien Handels, sondern diejenige des Schutzes war. Herr H. beantragte, den Fabrik- und andern Interessen des Landes einen gewissen Schutz zu geben, aber nicht so unmäßiger Art, um jede Concurrenz unmöglich zu machen. Er sagte nicht: ""Ihr sollt gewisse Verbote haben und wie schlecht die Waaren, das Volk des vereinigten Königreichs soll sie verbrauchen."" Im Gegentheil, er sagte: ""Ich will Verbote abschaffen, aber ich will solchen Schutz verleihen, um den Seidenfabrikanten in den Stand zu setzen, mit den fremden Fabrikanten desselben Artikels zu concurriren."" Dies sei, seines Dafürhaltens, der Grundsatz des Schutzes des Herrn H."

Wohl ist der Wunsch ausgedrückt, Britannien, so wie alle Länder, welche die nationale Flagge begünstigende Schifffahrtsgesetze besitzen, möchten auf dem Wege von Unterhandlungen zum Aufgeben jener Gesetze bewogen werden, um Deutschland auf diese Weise die Schwierigkeiten zu ersparen, welche für dasselbe mit der Annahme des Systems der Gegenseitigkeit oder jeglicher andern Maaßregel der Selbstvertheidigung gegen jene Gesetze verknüpft sind. Da indessen einestheils die Hauptschwierigkeit in der Herbeiführung der zur Ausübung jener Maaßregeln erforderlichen Einheit Deutschlands ruht, anderntheils die gewünschten Unterhandlungen sich als völlig erfolglos erweisen dürften, so lange sie nicht im Namen jener Einheit und mit dem ernsten Willen geführt werden, im Falle des Mißlingens die erforderlichen Maaßregeln zur Selbstvertheidigung gegen die fraglichen Gesetze zu ergreifen, so dürften sich, sobald letztern entgegengewirkt werden soll, jene Schwierigkeiten als unumgänglich herausstellen. — Ueberdies aber giebt es ohne die Befähigung zu dieser Entgegenwirkung keine Gewährleistung weder für die Ausführung der Bestimmungen jener Unterhandlungen, noch gegen spätere erneuerte Angriffe des Auslandes auf die betheiligten Zweige der Industrie.

Was aber Unterhandlungen speciell mit England betrifft, so hat es dergleichen über seine Schifffahrtsgesetze stets abgelehnt, wie solches unter anderm aus der Antwort des Lord Palmerston vom 10. Juli 1831 auf die Note des Baron Bülow, in Betreff des preuß. Tractats (auszüglich mitgetheilt in dem Buche: "Darstellung der Lage des hamb. Handels" ꝛc. Altona, G. Blatt. 1839. S. 35) hervorgeht. Es heißt daselbst: "Noch niemals hat die britische Regierung eingeräumt, seine Navigationsgesetze zu einem Gegenstande von Verhandlungen mit irgend einem fremden Staate zu machen." *)

---

*) In den neuern Tractaten Britanniens mit Oesterreich und dem deutschen Zollverein ist, anscheinend auf Grund des

In wie fern dessenungeachtet Unterhandlungen im Namen einer Einheit Deutschlands gepflogen, England zum Aufgeben

---

Umstandes, "daß diese Staaten als den natürlichen Ausweg ihres Handels Häfen benutzen, die nicht in ihrem eigenen Gebiete liegen," eine entsprechende Ermäßigung in der Anwendung der britischen Schifffahrtsgesetze eingeräumt, während die Grundsätze dieser Gesetze, wie sie in der Schrift: "Für die Ausbreitung" S. 10 bis 12 bezeichnet sind, auch für die benannten Länder unermäßigt in Kraft bleiben. (In dem Tractate mit dem deutschen Zollvereine ist der erwähnte Umstand als Grund jener Einräumung hervorgehoben.) Irriger Weise ward der Nachlaß, welchen Britannien in dem Tractate mit Oesterreich in dieser Beziehung einräumte, in jener Schrift S. 53 als ein Nachlaß in seinen Principien bezeichnet. Derselbe bezieht sich, wie erwähnt, nur auf die Anwendung jener Principien. Letztere ließ der fragliche Tractat in voller Kraft.

Mag demnächst die vortheilhaftere Stellung, welche die preußische Flagge durch den Tractat des Zollvereins mit Britannien, im Vergleich zu denjenigen der dem Vereine nicht beigetretenen deutschen Küstenstaaten, erlangt hat, in der Anwendung nicht sehr bedeutend sein, wennschon bei dem Umstande, daß in Folge jenes Tractats preußische Schiffe in holländischen, hannöverschen und oldenburgischen, so wie in holsteinischen an der Elbe belegenen Häfen, dieselben Frachten auf Britannien und die auswärtigen britischen Besitzungen annehmen können, als in preußischen Häfen, während z. B. den hamburgischen Schiffen dieser Ausweg versperrt bleibt, letztere Flagge sich in reellem Nachtheile befindet, so hat doch der Tractat eine Bedeutung durch den Umstand, daß durch denselben gemeinsame Schifffahrtsrechte, sei deren Umfang so beschränkt wie er wolle, nicht allein für die Flaggen der dem Vereine bereits beigetretenen 26 Mill. Deutsche, sondern auch im Voraus für diejenigen aller deutschen Staaten geltend gemacht sind, welche sich demselben noch anschließen werden.

Historisch bemerkenswerth ist, daß in Artikel 3 des erwähnten Tractats der Zollverein der deutsche Zollverein genannt wird; meines Wissens, der erste Fall officieller Anerkennung dieses Namens.

Der Umstand, daß der Tractat auf die Möglichkeit der Einführung einer gemeinsamen, alle Mitglieder des Zollvereins gleich berechtigenden Flagge keine

seiner Schifffahrtsgesetze bewegen dürften, mag dahin stehen. Thatsächlich ist, daß Frankreich und die vereinigten Staaten

Rücksicht genommen hat; daß derselbe die Annahme des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen abseiten des Vereins, nach dem Anschlusse der noch nicht beigetretenen Küstenstaaten Norddeutschlands, während der 6-jährigen Dauer des Tractats (falls derselbe nämlich ratificirt und nicht etwa bis zum 1. Juli 1841 gekündigt sein sollte), so weit solches auf Großbritannien Bezug hat, anscheinend unmöglich macht; indem 1) die in dem Tractat den Vereinsschiffen eingeräumten Privilegien "nur in Bezug auf die Häfen Norddeutschlands ausgedehnt werden sollen, in welchen auch die britischen Schiffe und ihre Ladungen, bei ihrer Ankunft daselbst und bei ihrem Abgange von dort, fortwährend auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Schiffe von Preußen und den andern Staaten des Vereins," 2) der Handel und die Schiffe der Unterthanen Ihrer britischen Majestät in Bezug auf die Einfuhr von Zucker und Reis abseiten des Zollvereins immer und auf jede Weise auf denselben Fuß mit der am meisten begünstigten Nation gestellt sind," endlich 3) festgesetzt ist, daß "im Falle andere deutsche Staaten sich dem Zollverbande anschlössen, solche andere Staaten in allen Bestimmungen dieser gegenwärtigen Convention einbegriffen sein sollen," hat im Inlande zu manchen Aeußerungen des Bedauerns Anlaß gegeben. In wie fern jene Ansicht von der Wirkung des Tractats die richtige, in wie fern letztere unter obwaltenden Umständen von practischem Nachtheile ist, in wie fern jene Aeußerungen des Bedauerns mit der Ueberzeugung der Mehrzahl zusammentreffen, steht dahin. Beachtenswerth ist, daß diejenigen, welche jenes Bedauern ausdrückten, die Einführung des fraglichen Systems und somit den Seestädten die Vortheile zu sichern wünschen, welche für dieselben dem besagten Systeme zu entnehmen sind, während Stimmen, welche sich in Hamburg gegen den Anschluß dieser Stadt erhoben, wie oben erwähnt, behaupten, daß das Inland nie geneigt sein wird, den Seestädten jene Vortheile einzuräumen. Daß sich bei der Discussion über den in Rede stehenden Tractat im Inlande auch Stimmen in letzterm Sinne erhoben haben, wird zur Steuer der Wahrheit bemerkt, wie demnächst bei der Würdigung des Artikels 2 des Tractats, welcher die erwähnte Bestimmung in Bezug auf die Einfuhr von Zucker und Reis enthält,

Nordamerika's sich veranlaßt sahen, jenen Gesetzen auf dem Wege innerer Gesetzgebung durch Vergeltung des Gleichen mit Gleichem entgegenzuwirken.

Nicht unmöglich halte ich es, daß England lieber seine Schifffahrtsgesetze aufgeben, als von Deutschland, über welches es so viele Jahre eine Handelssuprematie ausgeübt hat, Gegenseitigkeit in denselben annehmen wird, wie denn kein Land von der allgemeinen Freiheit des Handels größern Nutzen ziehen dürfte, als gerade dasjenige, welches wie England den meisten Handel treibt.

Wie dem aber auch sei, mit Unrecht würde man, meiner Ansicht nach, den Zweck der Annahme des fraglichen Systems für die Handelsbeziehungen Deutschlands darin erkennen, andere Staaten zu freisinnigern Handelsgesetzen zu veranlassen. Jenen Zweck erkenne ich vielmehr darin, der Industrie Deutschlands den ihr gegen die Angriffe des Auslandes fehlenden Schutz zu gewähren, unbekümmert um die Folgen, welche solches auf die Handelsgesetzgebung des Letztern ausüben mag. *) Richtig

---

so weit diese Einfuhr über Hamburg in Betracht kommt, zu berücksichtigen ist, daß das ungleich größere Quantum, welches diese Stadt seit Jahren an den erwähnten Artikeln einführte, directe aus den Erzeugungsländern und zwar in nicht britischen Schiffen ankam. In wie fern eine etwa früher oder später eintretende Ermäßigung der britischen Einfuhrzölle eine Aenderung in dieser Beziehung hervorbringen dürfte, steht dahin.

*) Hat die Annahme des oft erwähnten Systems freisinnigere Gesetze fremder Nationen zur Folge, so würde Deutschland sich dessen nur freuen können. Einverstandener Weise ist in diesem Falle jenen Nationen durch den einfachen Mechanismus des Systems der Gegenseitigkeit dieselbe Behandlung gesichert, als sie der deutschen angedeihen lassen. Mag der Zollverein auf diese Weise das Mittel zu allgemeinerer Handelsfreiheit zwischen den verschiedenen Ländern werden. Der in dem Zollvereinigungs-Vertrage ausgesprochene Zweck ist nur auf die Beförderung der Freiheit

scheint mir Herr John Bowring in dieser Beziehung den Zweck aufgefaßt zu haben, welcher dem deutschen Zollverein, wie sich die Verhältnisse gestaltet haben, vorgeschrieben ist, indem derselbe den Verein, wie erwähnt, als eine Maaßregel der Selbstvertheidigung gegen die feindliche Gesetzgebung fremder Völker bezeichnet, mag derselbe immerhin seine Entstehung zunächst nur dem Wunsche verdanken, die unzähligen lästigen Absperrungen im Herzen Deutschlands hinwegzuräumen. Daß aber die volle Wirksamkeit jener Maaßregel der Selbstvertheidigung nur durch den Anschluß des gesammten Norddeutschlands und mit demselben, auf naturgemäßestem Wege, durch die Annahme des oft erwähnten Systems zu erreichen ist, diese Ansicht liegt gegenwärtigen Blättern zum Grunde.

* * *

Allgemeine Bemerkungen in Bezug auf die Vereinigung des deutschen Zollvereins mit dem gesammten Norddeutschland, eventuell mit Holland und Belgien, zur Befolgung einer gemeinsamen Handelspolitik.

Die Frage, in wie fern die Annahme des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen abseiten des deutschen Zollvereins nach dem Anschlusse des gesammten Norddeutschlands

des Handels und gewerblichen Verkehrs in Deutschland gerichtet. Ungegründet ist daher die Behauptung, die Annahme des mehrerwähnten Systems, welche nicht wohl ohne Beschränkung der Handelsfreiheit, wie sie jetzt in den Hansestädten dem Auslande gegenüber stattfindet, geschehen kann, sei im Widerspruch mit dem ausgesprochenen Zweck des Zollvereins.

dem Gesammtwohle entspricht oder nicht, ist eine so schwierige, eine so vielseitige, daß im günstigsten Falle ein fernerer Austausch der Ansichten erforderlich sein dürfte, um eine Verständigung über dieselbe herbeizuführen.

Desgleichen dürften sich stets große Meinungsverschiedenheiten darüber herausstellen, welche Modificationen in dem Tarife des Zollvereins nach dem Anschlusse der noch nicht beigetretenen Küstenstaaten im Interesse der Gesammtheit zu wünschen sind; ob und welche fernere Maaßregeln der Handelspolitik abseiten der gedachten Vereinigung dem Gesammtwohle entsprechen werden. Als einige der bei letztern in Betracht kommenden Punkte möchten folgende zu bezeichnen sein, als: der Zoll auf Baumwollen-Garn; die Besteurung des Rübenzuckers; die Handelsbilanz mit Brasilien und Hayti, von welchen Ländern laut Angabe in dem Buche "Ueber Hamburgs Handel" S. 211, die Einfuhr in Hamburg in 1838 respective 12 und 3 Mill. Bco. ℳ betrug, die Ausfuhr dahin dagegen nur 4 und 1 Mill., also in beiden Fällen das Drittel der Einfuhr; die Frage, in wie fern die Gleichstellung der durch Sclaven und der durch freie Arbeit gewonnenen Erzeugnisse beizubehalten, u. s. w.; endlich die Handelsbilanz mit Holland und Java.

Ueber alle diese Punkte mag es Meinungsverschiedenheit geben; schwerlich dürfte solche darüber Statt finden, daß sowohl die geistigen als die materiellen Interessen Deutschlands darunter leiden, wenn es in Bezug auf Fragen der Handelspolitik nicht aus Ueberzeugung handelt, sondern, namentlich der Handelspolitik des Auslandes gegenüber, sich leidend verhält, weil es nicht handeln kann. *) Diese Ohnmacht aber wurzelt in

*) Nur diejenigen dürften anderer Ansicht sein, welche wegen der Gefahr, die eine jede Handelsgesetzgebung umgiebt, durch unpassende Bestimmungen Unheil anzurichten, dessen Größe durch die mehr oder weniger große Befähigung des gesetzgebenden Körpers zur Ausübung einer wirksamen Handelspolitik

dem Mangel einer Vereinigung sämmtlicher deutschen Staaten zur Befolgung einer gemeinsamen Handelspolitik; in dem Mangel eines Mittelpunktes der Leitung und der Vertretung der Gesammtheit deutscher Handelsinteressen, eines Mittelpunktes, wie nicht etwa nur England, Frankreich, die vereinigten Staaten Nordamerika's u. s. w. besitzen, sondern wie solcher für Norddeutschland in den Hansetagen vergangener Zeiten vorhanden war.

Mag der Grundsatz eines solchen Mittelpunktes für die Gegenwart im Bundestage anzutreffen sein, so dürfte doch

---

bedingt wird, ein Verharren Deutschlands in seiner seitherigen, der Ausübung einer wirksamen Handelspolitik hinderlichen Zerstücklung wünschenswerth erachten. Ohne auf eine Widerlegung dieser Ansicht einzugehen, soll nur hervorgehoben werden, daß die Contrahenten der deutschen Bundesacte, nach der am Schlusse des Vertrages des sogenannten deutschen Zollvereins vorhandenen Interpretirung des Art. 19 derselben, die Bildung eines gemeinsamen Zoll- und Handelssystems sämmtlicher Bundesstaaten beabsichtigten, und demnach jene Ansicht nicht getheilt haben dürften. In erwähntem Vertrage wird die Absicht des Art. 19 als mit dem Zwecke des Zollvereins übereinstimmend bezeichnet. Letzterer ist laut Art. 1 des Vertrages "Beförderung der Freiheit des Handels und gewerblichen Verkehrs in Deutschland durch Bildung eines durch ein gemeinsames Zoll- und Handelssystem verbundenen Vereines."

In einem "Berlin, im Mai 1841" datirten, in der preußischen Staats-Zeitung vom 3. Juni befindlichen Aufsatze, zur Vertretung des Tractats des deutschen Zollvereins mit Britannien, heißt es: "Preußen habe auf die Befugniß zur Erlassung eines der britischen Navigationsacte ähnlichen Gesetzes für die Dauer jenes Vertrages verzichtet." Als Ergänzung dieser Aeußerung diene die Bemerkung, daß so wenig für Preußen, als selbst für den Zollverein in seiner gegenwärtigen Ausdehnung ein den Wirkungen jener Acte entsprechendes Gesetz Statt finden kann; demnach das Nichterlassen eines solchen Gesetzes abseiten jener Körper nicht etwa allein von dem Nichtwollen derselben abhängt, sondern eben so sehr durch deren Nichtkönnen bedingt wird. Wegen des Beweises, siehe: "Für die Ausbreitung 2c." S. 17.

schwerlich in Abrede gestellt werden, daß bei der Gestaltung, welche die Verhältnisse einmal angenommen haben, der deutsche Zollverein berufen scheint, jenen Mittelpunkt für die Gesammtheit deutscher Handelsinteressen thatsächlich darzustellen, wie solches für den größern Theil der Fall ist.

Einverstanden ist, daß von dem Begriffe "Gesammtheit deutscher Handelsinteressen" hier diejenigen der österreichischen Staaten ausgeschlossen sind. Wie erwünscht deren Vereinigung mit der Gesammtheit sein mag, so wird doch aus dem S. 3 erwähnten Grunde hier keine Rücksicht auf dieselben genommen. Wünschenswerther erscheint zur Vervollständigung des Ganzen, außer dem Anschlusse des gesammten Norddeutschlands, derjenige Hollands und Belgiens *) an den bezeichneten Mittelpunkt. Namentlich würde die Controlle, welche, so lange diese Länder außerhalb der Linie des Vereins sind, an den Grenzen derselben erforderlich ist, um Deutschland zur Ausübung einer activen Handelspolitik in den Stand zu setzen, für alle Theile sehr drückend sein. Ohne indessen weiter darauf einzugehen, in wie fern Holland geneigt sein mag, für sich das Bedürfniß des Anschlusses einzuräumen, soll hier nur wiederholend die Unnatur hervorgehoben werden, welche darin liegt, wenn die Küsten- und Binnenstaaten eines Landes sich nicht mit gegenseitigem Wohlwollen behandeln und wenn, da sie nur ein und dasselbe Interesse haben, nämlich die Wohlfahrt der Gesammtheit, die Bestimmungen der Handelsgesetzgebung nicht in vollkommenstem gegenseitigen Einverständniß geschehen.

So lange die Binnenstaaten Deutschlands in ihrer Vereinzelung verharrten, konnte von einer Handelsgesetzgebung derselben nicht die Rede sein; jetzt, da sie in ihrer Gesammtheit

*) Wenn in der frühern Schrift: "Für die Ausbreitung rc." Belgiens nicht Erwähnung geschah, so hatte dies seinen Grund darin, daß die politischen Verhältnisse desselben zur Zeit der Abfassung jener Schrift nicht geordnet waren.

als eine gesetzgebende Macht auftreten, erzeugt die Natur das Bedürfniß einer Vereinigung der Küstenstaaten und somit Hollands mit derselben.

Mag der 38ste Artikel des Vertrags des deutschen Zollvereins nur der Aufnahme deutscher Staaten erwähnen und mögen hierunter nur Staaten des deutschen Bundes verstanden sein, so ist doch meines Dafürhaltens so wenig in diesem Artikel, als in irgend einem andern Theile des Vertrages etwas enthalten, was die Aufnahme Belgiens und Hollands unmöglich macht. Auch scheint für diese Ansicht der Umstand zu sprechen, daß die Provinzen Preußens, welche nicht zum deutschen Bunde gehören, als: Ost- und Westpreußen, so wie Posen, Theile des Zollvereins bilden. Indessen, spräche selbst der Vertrag gegen jene Aufnahme, so dürfte es doch nicht in Abrede gestellt werden, daß der Gesammtheit, welche den ursprünglichen Vertrag schloß, auch eine Abänderung desselben zustehen muß, wie denn laut Art. 33 und 34 "den Bevollmächtigten der Vereins-Regierungen in alljährlichem gemeinsamen Zusammentritte die Verhandlungen über die zweckmäßige Entwickelung und Ausbildung des gemeinsamen Zoll- und Handelssystems vorbehalten sind."

Die Schwierigkeiten in Bezug auf die Herstellung der in Rede stehenden Vereinigung sind, abgesehen von den Bestimmungen des Zollvereinigungsvertrags, unstreitig groß; sollte es indessen zur Ueberzeugung der Gesammtheit hindurchdringen, daß das Gesammtwohl jene Vereinigung fordert, so dürften sich alsdann, aber auch nur alsdann zu ihrer Ueberwindung Auswege finden lassen. Behauptet ist, daß diese Schwierigkeiten unüberwindlich sind, und daß es deßhalb thöricht sei, die Vereinigung als wünschenswerth darzustellen. Abgesehen davon, daß die Behauptung des Unüberwindlichen einer Sache von der Ueberzeugung des Beurtheilenden abhängig ist, so möchte dieselbe in dem vorliegenden Falle, angenommen, daß man sich darüber verständigte, immer doch nur auf die Gegenwart Bezug haben können und deßhalb

die Richtigkeit des letztern Theiles der Behauptung in Abrede zu stellen sein, da nur durch Mittheilung einer Ueberzeugung diejenige der Gesammtheit zu erwecken ist, durch diese aber für die Zukunft auf die Ueberwindung der Schwierigkeiten hingearbeitet werden kann. Keinen Nachtheil erkenne ich darin, wenn der Einzelne das, was derselbe als Ideal erkannt, als solches kund giebt. Theilt die Gesammtheit die Ansicht, so wird sie auf Erreichung des Ideals hinarbeiten. Theilt sie sie nicht, so geht sie unter.

Wohl könnte man geneigt sein, in dem Umstande, daß seiner Zeit die niederländischen Städte: Amsterdam, Rotterdam u. s. w., die ersten waren, den allgemeinen Hansebund der norddeutschen Städte zu verlassen — ein Schritt, hervorgegangen aus dem Streite mit den wendischen Städten, welcher mit Ursache des endlichen Ruins des Bundes ward — den Beweis für die Unausführbarkeit eines neuen ähnlichen, wenngleich umfassenderen Vereins zu erkennen. Erwägt man aber, daß jener Streit in einem großen Maaße durch das Verlangen ausschließlicher Handelsprivilegien abseiten der wendischen Städte genährt ward, so dürfte der fragliche Umstand seine anscheinende Beweiskraft verlieren, da völlige Gleichstellung in den Handelsprivilegien als das Lebensprincip des deutschen Zollvereins bei seiner Ausbreitung bis zur Seegrenze erkannt werden dürfte. Neben dieser Verschiedenheit der innern Verhältnisse ist aber die Verschiedenheit in der äußern Lage Europa's in beiden Perioden zu berücksichtigen. Zur Zeit der Hanse ward im nördlichen Europa fast nur von dieser eine active Handelspolitik ausgeübt und gab es bei der Zersplitterung der Länder keine der Hanse irgend gleichkommende Handelsmacht. *) Jetzt gerade das Gegentheil;

*) Es liegt nicht ganz fern, in den Nachtheilen, welche die Handelspolitik Englands in den letzten Jahrhunderten den Interessen Deutschlands wegen mangelnder Einheit des letztern zuzufügen im Stande war, eine verdiente Ver-

die Länder, auf deren Grunde die Hauptstütze der Hanse ruhte, ohne Handelspolitik (die in ihrer Zerstücklung ohnmächtige der norddeutschen Staaten dürfte im Vergleich derjenigen von Ländern wie England u. s. w. kaum auf den Namen einer solchen Anspruch zu machen haben), dagegen Großbritannien, Frankreich, Rußland, die vereinigten Staaten Nordamerika's u. s. w. compacte Massen mit einer auf die Gesammtheit jener Länder sich erstreckenden Handelspolitik; außerdem aber die dem Zollvereine nicht beigetretenen Staaten Norddeutschlands, gleich Holland

---

geltung für diejenigen Nachtheile zu erkennen, welche die Handelspolitik der Hanse in den vorhergehenden Jahrhunderten den Interessen Englands in Folge schlechten Einverständnisses zwischen König, Adel und Volk jenes Landes zuzufügen vermochte. Mag immerhin die Hanse eine so vollkommen ausgebildete Navigationsacte als die englische nicht bekannt gemacht haben, so beseelte sie doch der Geist der letztern und ihre Statuten lauteten auf gleichen Zweck, zum Theil auf einen noch weiter greifenden hin. (Geschichte des Hanseatischen Bundes von Georg Sartorius. Göttingen, 1808. Th. II. S. 698.) Klagen, wie sie jetzt abseiten deutscher Kaufleute vernommen werden, verlauteten vor jenem Umschwunge abseiten englischer Kaufleute. So klagten letztere z. B., daß die Hansen wegen der ihnen eingeräumten Privilegien, im Jahre 1551, 44,000 englische Tücher ausgeführt hätten, während die Engländer, als minder privilegirte, nur 1100 hätten ausschiffen können. (Ebendaselbst Th. III. S. 324.) Diesen Klagen folgte bald Abhülfe, indem Eduard VI. 1552 den Hansen alle ihre Freiheiten nahm. (Ebendaselbst Th. III. S. 320.) Bemerkenswerth ist, daß während der sechs hundert Jahre, welche seit der Entstehung der Hanse verflossen sind, in der ersten Hälfte diese, in der zweiten England, die vorherrschende Macht in den Handelsbeziehungen zwischen letzterm und Deutschland waren, und zwar die Hanse in Folge von Privilegien, welche sie sich von den Königen Englands auf Kosten der Unterthanen derselben auszubedingen wußte, England dagegen in Folge innerer, von Deutschland nicht erwiederter Gesetzgebung. Möge die Zeit der Gleichstellung beider Nationen in ihren gegenseitigen Handelsbeziehungen nicht fern sein!

und Belgien, eingeschlossen von einer eine Bevölkerung von 26 Millionen repräsentirenden Handelsmacht; Verhältnisse, welche, abgesehen von den Forderungen der Natur, die Befolgung einer gemeinsamen Handelspolitik abseiten der letztern und der Küstenstaaten als Bedürfniß der Gesammtheit erscheinen lassen dürften.

Indessen selbst Holland und Belgien außer Betracht gelassen, glaubt man der Statt gehabten Auflösung der Hanse den Beweis der Unausführbarkeit einer Vereinigung des Zollvereins mit Norddeutschland zur Befolgung einer gemeinsamen Handelspolitik entnehmen zu können, indem man eine Unterordnung der Sonderinteressen unter diejenigen der Gesammtheit auch jetzt noch in Deutschland undenkbar hält. Sieht man indessen auf die bisherigen Erfolge des Zollvereins, sollte man nicht zu der Hoffnung des Gegentheils berechtigt sein? Ist nicht außerdem zu berücksichtigen, daß die Auflösung der Hanse in eine Zeit fiel, wo theils langjährige Religionskriege eine Entfremdung unter den verschiedenen Bestandtheilen Deutschlands bewirkt hatten, theils der Geist der Zeit sich in Deutschland mehr ins Feld der Speculation, als in Verfolgung materieller Interessen erging; ferner, daß die Sonderinteressen sich zu jener Zeit viel schroffer gegenüber gestanden haben dürften, als es jetzt der Fall ist, wo durch die vervollkomneten Verbindungsmittel die verschiedenen Bestandtheile Deutschlands einander so viel näher gebracht werden, so wie, daß der Geist der Gegenwart unverkennbar auf Herstellung einer Einheit Deutschlands gerichtet ist, während zur Zeit der Auflösung der Hanse gerade das Gegentheil Statt fand?

Daß der fraglichen Vereinigung zur Befolgung einer gemeinsamen Handelspolitik viele Vorarbeiten vorherzugehen haben würden, ist einverstanden, wie denn namentlich die Bestimmungen laufender Tractate zu berücksichtigen sind. Jener Vereinigung förderlich ist es, daß in den verschiedenen Zollvereinigungsverträgen Deutschlands, namentlich des sogenannten deutschen,

des hannover=braunschweig=oldenburgischen, so wie endlich des holsteinischen Vereins, eine Bestimmung enthalten ist, welche die Dauer derselben für den Fall einer größern Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln beschränkt. In dem Vertrage des deutschen Vereins hat jene Bestimmung folgenden Wortlaut:

"Letztere Verabredung (in Bezug auf die Dauer des Vertrags) wird jedoch nur für den Fall getroffen, daß nicht in der Zwischenzeit sämmtliche deutsche Bundesstaaten *) über gemeinsame Maaßregeln übereinkommen, welche den mit der Absicht des Art. 19 der deutschen Bundesacte in Uebereinstimmung stehenden Zweck des gegenwärtigen Zollvereins vollständig erfüllen."

Auffallen darf es dabei nicht, wenn in Hamburg eine größere Abneigung gegen eine Vereinigung zu gemeinsamen Maaßregeln der Handelspolitik Statt findet, als solches in andern Theilen Deutschlands der Fall sein mag. Solche dürfte ihren Hauptgrund in der Furcht haben, daß aus der fraglichen Vereinigung der Sicherheit des Handels Hamburgs, dieser Grundlage seiner Blüthe, Beeinträchtigung erwachsen könnte, theils durch Eingriffe der Willkür, theils durch unpassende Maaßregeln in Folge mangelhafter Erkenntniß; ein Punkt, dessen Sicherstellung bei der Wichtigkeit, welche die Blüthe des Handels der Hansestädte, dieses Elements der äußern Wohlfahrt Deutschlands, für die Gesammtheit unverkennbar hat, allseitig gewünscht werden dürfte.

Ohne auf die Richtigkeit oder Unrichtigkeit der Ansicht einzugehen, daß es für den Rechtszustand Deutschlands keine ge=

---

*) Einverstanden ist es, daß die angezogene Bestimmung nur des Falles gemeinsamer Maaßregeln für sämmtliche deutsche Bundesstaaten gedenkt, und daß sie der in Rede stehenden Vereinigung, welche die österreichischen Staaten nicht berücksichtigt, nur in so weit förderlich ist, als sie überhaupt des Falles von gemeinsamen Maaßregeln für eine größere Vereinigung gedenkt.

nügende Garantien giebt, wird hier zunächst nur eine Widerlegung der Ansicht beabsichtigt, daß bei der Machtlosigkeit der Hansestädte die Unabhängigkeit derselben und somit die Sicherheit ihres Handels jetzt so gut den Eingriffen der Willkür Preis gegeben sei, als es nach der Vereinigung irgend der Fall sein könne.

Wohl zu berücksichtigen möchte es nämlich sein, daß die europäischen Großmächte: England, Frankreich u. s. w., seither ein besonderes Interesse in der Erhaltung der Unabhängigkeit der gedachten Städte hatten und zwar das Handelsinteresse, wie solches in gleichem Maaße in Bezug auf die übrigen kleinern deutschen Staaten der Fall nicht ist. Dieses Interesse knüpft sich, abgesehen von der Bedeutung der Hansestädte, namentlich Hamburgs und Bremens, als Handelsmärkte, an die Handelspolitik derselben, welcher die allgemeinste Handelsfreiheit zum Grunde liegt. Nicht zu verkennen ist, daß durch die in Rede stehende Vereinigung dieses Verhältniß einer Beeinträchtigung ausgesetzt wird und somit das Interesse jener Großmächte an der Erhaltung der fraglichen Unabhängigkeit eine Beschränkung erleidet.

Wie unnatürlich es sein mag, daß die Unabhängigkeit der Hansestädte durch die Ueberwachung der Großmächte bedingt ist; wie schlecht begründet die aus letzterer hergeleitete Sicherheit sein mag, jedenfalls dürfte es nicht zu verkennen sein, daß eine mehr oder weniger große Garantie jener Ueberwachung zu entnehmen ist, welche, wie erwähnt, mit dem Eintritte der Hansestädte in die fragliche Vereinigung einer Abnahme ausgesetzt scheint.

Nun ist zwar in Bezug auf den deutschen Zollverein behauptet, daß die Unabhängigkeit der beitretenden Staaten durch den Beitritt nicht gefährdet werde, da sonst keine der kleinern Staaten sich in einen Verband mit den größern gewagt haben würden. Schwerlich möchte diesem Schlusse ein positiver Beweis gegen jene Gefährdung zu entnehmen, außerdem aber nicht zu verkennen sein, daß die Hansestädte in ihrer Bedeutung als Haupt-

handelsplätze Deutschlands den Eingriffen der Willkür ungleich größern Reiz darbieten, als andere kleine Staaten Deutschlands.

Möge man sich immerhin mit dem Verfasser der oben erwähnten Schrift "Darstellung der Lage des hamburgischen Handels" gedrungen fühlen, "die in den Bestimmungen des Vertrags des deutschen Zollvereins *) vorwaltende Unpartheilichkeit, Freisinnigkeit, Gemeingeist und Offenheit, so wie das Bestreben, alle Suprematie des einen oder andern Staates fern zu halten," anzuerkennen, so dürften diese Bestimmungen, angenommen, daß sie der in Rede stehenden Vereinigung zum Grunde gelegt würden, den Ansprüchen der kaufmännischen und politischen Bildung der Einwohner Hamburgs doch nur dann genügen, sobald für die gewissenhafte Ausführung jener Bestimmungen eine Gewährleistung nachgewiesen wird.

Desgleichen dürfte es nicht zu verkennen sein, daß die Furcht, es könnten abseiten der Direction der fraglichen Vereinigung, in Folge mangelhafter Erkenntniß, dem Handel nachtheilige Maaßregeln getroffen werden, nicht alles Grundes entbehrt. Es spricht für diese Ansicht die wenige Gelegenheit, welche die Staatsmänner des innern Deutschlands seither hatten, sich auf dem Felde der Handelspolitik und zwar der auf dem Gebiete des Welthandels eingreifenden, Erfahrungen zu sammeln.

Schon früher ist die öffentliche Meinung, im Besitze einer censurfreien Presse, als diejenige Macht bezeichnet worden, welche die erwähnte Gewährleistung darzubieten im Stande sein dürfte; wie denn die Gelegenheit zur allseitigen freien Besprechung der zu ergreifenden Maaßregeln das geeignetste Mittel scheint, den Bestimmungen vorzubeugen, mit welchen eine mangelhafte Erkenntniß den Handel bedrohen könnte.

---

*) Der Vertrag, nämlich derjenige vom 22. März 1833, zwischen Preußen und den beiden Hessen einerseits und Baiern und Würtemberg andererseits, ist in der erwähnten Schrift, S. 83 ꝛc., in extenso abgedruckt.

Ob und welche geeignetere Mittel es giebt, die Sicherheit des Handels der Hansestädte in mehrgedachtem Falle vor den befürchteten Beeinträchtigungen zu schützen; ob etwa schon das Zeitgemäße, das Nationale des Instituts des Zollvereins diesen Schutz gewährt; oder endlich ob und auf welche andere Weise derselbe den bestehenden Verhältnissen zu entnehmen ist, möge dem Urtheile Befähigterer anheimgegeben sein. Das Wünschenswerthe des Schutzes dürfte allseitig anerkannt werden. *)

Jedenfalls würde mit Beseitigung der Furcht vor jenen Beeinträchtigungen die in Rede stehende Abneigung an Stärke verlieren.

Denkbar ist es, daß nach der fraglichen Vereinigung zur Befolgung einer gemeinsamen Handelspolitik das Verbleiben Hamburgs außerhalb der Zolllinie dieser Vereinigung, die Fortdauer Hamburgs als Freihafen in der Bedeutung, wie solches es jetzt ist, dem Gesammtinteresse entsprechend gefunden wird. Denkbar mag es sein, daß nach jener Vereinigung das Behaupten der Neutralität der Hansestädte, falls solche überhaupt ausführbar ist, als wünschenswerth für jenes Interesse erkannt wird. Nichts Unnatürliches ist in diesen Verhältnissen, falls dieselben durch den Willen der Gesammtheit festgestellt sind. Die Unnatur liegt in dem Mangel dieser Feststellung; in dem Ausschlusse der Hansestädte von der Gesetzgebung für die Gesammtheit; in dem Verharren Deutschlands in einem Zustande, welcher die Ausübung einer gemeinsamen Handelspolitik unmöglich macht; in dem Mangel eines Mittelpunktes der Leitung und der Vertretung der Gesammtheit deutscher Handelsinteressen.

Mag die Unnatur dieser Zustände wenig fühlbar gewesen sein, so lange die Binnenstaaten Deutschlands in ihrer Vereinzelung verharrten, so lange die Aussicht zur Herstellung des

---

*) Beachtenswerth ist, daß, so weit die neuere Handelsgeschichte reicht, der Handel stets in den Staaten und Gemeinschaften am meisten blühte, welche die Willkür beschränkende Gesellschaftsformen besaßen; sei es nun, daß der Handel die Formen, oder die Formen den Handel begünstigten. Man denke dabei an die lombardischen Städte, die Hanse, die Niederlande, Großbritannien und die vereinigten Staaten Nordamerika's.

erwähnten Mittelpunktes entfernt war. Jetzt, da ein solcher für 26 Millionen Deutsche ins Leben getreten ist, dürfte das Dringlichere der Anforderungen an die noch nicht beigetretenen 3 bis 4 Millionen Norddeutsche zum Anschlusse an denselben nicht wohl zu verkennen sein.

* * *

Schluß.

Von den allgemein deutschen Verhältnissen zu denjenigen Hamburgs zurückkehrend, so bleibt es dem Urtheile Sachverständiger anheimgegeben, in wie fern die diesen Blättern zunächst gestellte Aufgabe ihre Lösung gefunden hat, nämlich, den Zweifeln zu begegnen, welche in Bezug auf das Ersprießliche des Anschlusses Hamburgs an den Zollverein, in Begleitung des Systems der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen, für den Handel dieser Stadt, angeregt sind. Der übrigen Bedenken, welche sich bei dem Anschlusse in Bezug auf die Interessen Hamburgs erheben, sind hier nicht gedacht, da frühere Schriften sich über dieselben aussprachen.

Völlige Uebereinstimmung der Ansichten darf man darüber voraussetzen, daß Alles, was die Wohlfahrt Hamburgs, als des Haupthandelsplatzes Deutschlands, günstig oder ungünstig berührt, in allen Theilen desselben auf entsprechende Weise gefühlt wird, so wie daß wiederum die Schicksale Deutschlands mit den Interessen Hamburgs in genauester Verbindung stehen. Ist dies Wahrheit, so gilt es gleichviel, welchen Standpunkt man einnimmt; habe man den eines Deutschen, oder beschränke man sich auf den eines Hamburgers, sei man Freund oder Gegner des Anschlusses, bei allen darf man als Ziel voraussetzen: Beförderung der sich wechselseitig bedingenden Wohlfahrt Deutschlands und Hamburgs. Nicht über das Ziel, wohl aber über den geeignetsten Weg zur Erreichung desselben findet Meinungsverschiedenheit Statt. Möchten gegenwärtige Blätter die Ausgleichung befördern!

Hamburg, 15. Juni 1841.

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Der Handel Hamburgs, durch dessen Anschluß an den deutschen Zollverein gefördert Nebst einigen allgemeinen Bemerkungen vom Verfasser der Schrift: 'Für die Ausbreitung des deutschen Zollvereins bis zur Seegrenze und die Einführung von Navigationsgesetzen' Hamburg 1838

Hamburg 1841

Merc. 93 oh#Beibd.2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10290983-3